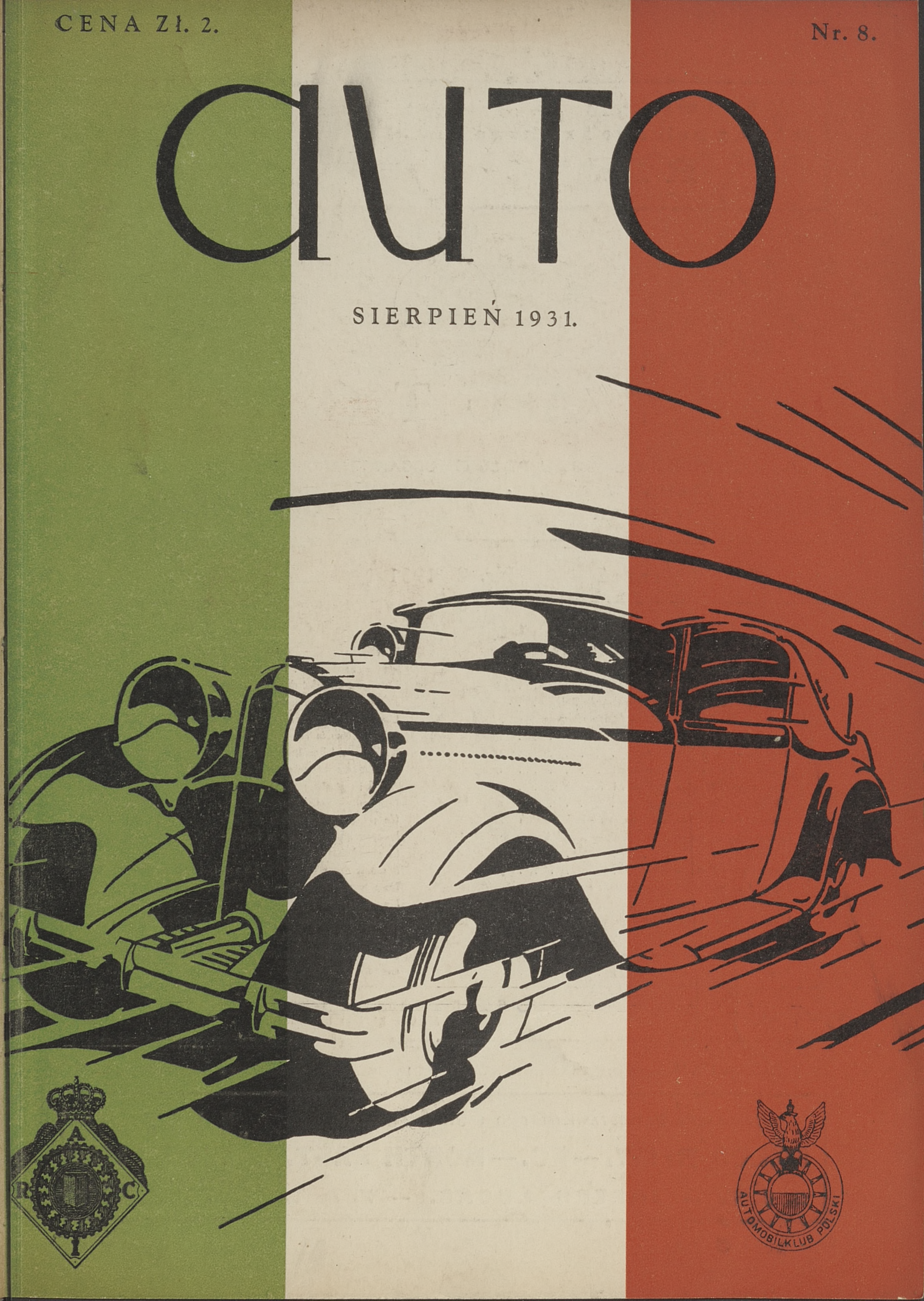
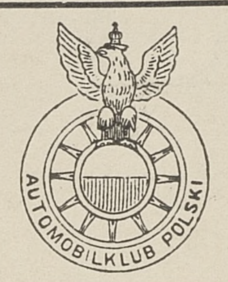

CENA ZŁ. 2.
Nr. 8.
auto
SIERPIEŃ 1931.
A
R
C
I
AUTOMOBILKLUB POLSKI



miesięcznik **AUTO** mensile

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

ORGANO UFFICIALE DELL'AUTOMOBILCLUB POLSKI E DEGL'AUTOMOBILCLUB AFFIGLIATI

Sierpień Nr. 8 1931 Agosto

SPIS RZECZY

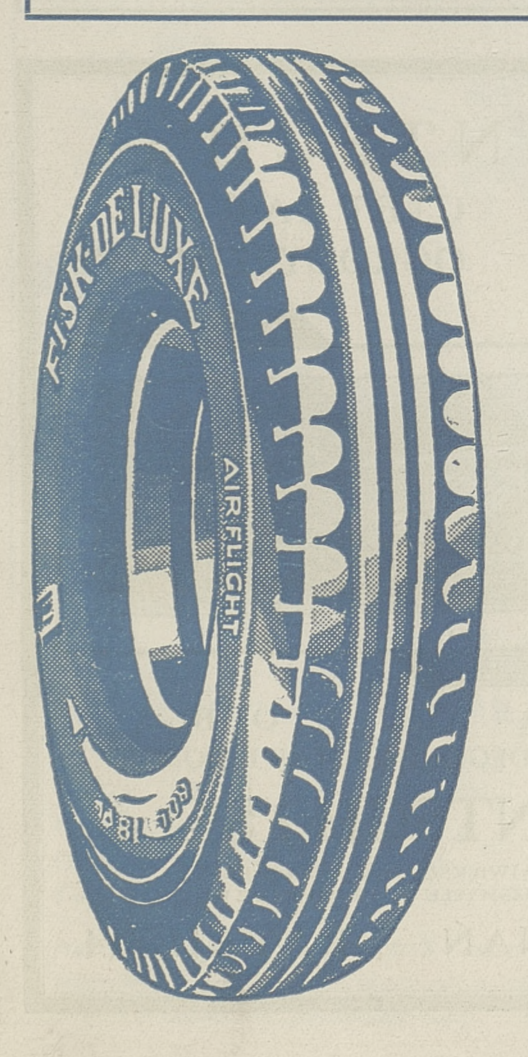
SOMMARIO

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN *Redattore*
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI *Editore*

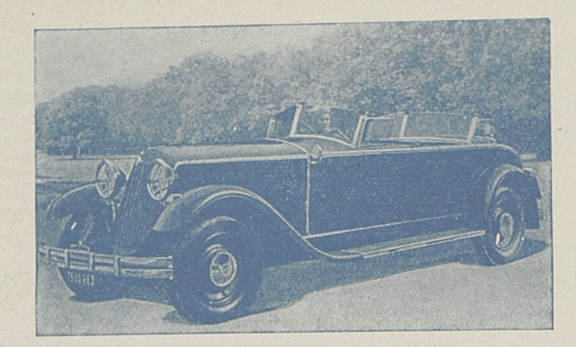
Redakcja i Administracja: WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 805-94. Redazione e amministratione



akumulatory samochodowe
ERGS



FISK-DELUXE
AIR-FLIGHT



RENAULT



CENY MODELI 1931 r.
ZNACZNIE ZNIŻONE

MONASIX 8/25 KM 6 Cyl. Kareta od 1.250 dol.

Nowy model sensacyjny „Primaquatre"
45 KM 4 Cyl. Kareta 4 drzwiowa 5 osob. cena 12.000 zł.

10 CV	10/45 KM 4 Cyl.	" "	1.765 "
VIVASIX	15/60 KM 6 Cyl.	" "	1.935 "
NERVAHUIT	24/80 KM 8 Cyl.	" "	2.920 "

Karoserje specjalnie luksusowe, smarowanie centralne, szyby nie rozpryskujące się, etc.

MONASTELLA	8/25 KM 6 Cyl	Kareta 4 drzwiowa	1.600 dol.	
VIVASTELLA	15/50 KM 6 Cyl.	" " "	2.700 "	5 osob.
		" " "	2.990 "	7 osob.
NERVASTELLA	8 Cyl. 80 KM	Podwozie kompletne	1.900 "	
REINASTELLA	8 Cyl. 100 KM	" "	4.500 "	

SAMOCHODY CIĘŻAROWE od 400 kg. do 12.000 kg. nośności, jak również samochody pożarnicze i użyteczności publicznej.

WARSZAWA Towarzystwo „ESPER" Marszałkowska 153, Tel. 621-64
KATOWICE Towarzystwo „ESPER" Zabrska 24 Tel. 585
KRAKÓW Towarzystwo „ESPER" Karmelicka 9, Tel. 155-50



ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYSTEMU „TUDOR" S. A.

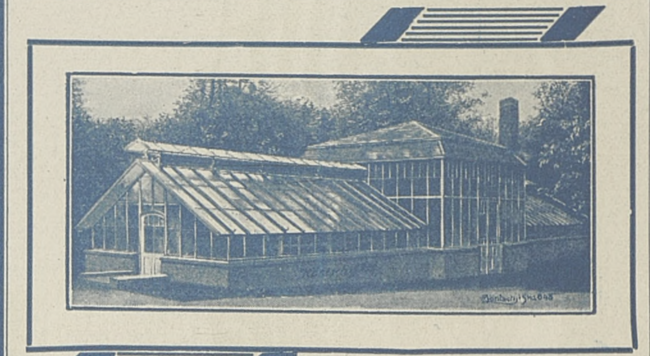
WARSZAWA, UL. ZŁOTA Nr. 35, TELEFONY: 404-94

Oddziały: Bydgoszcz, Katowice, Lwów, Poznań

Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie
„MAGNET" — WARSZAWA, UL. HOŻA 33. TEL.: 619-31

HÖNTSCH'a

CIEPLARNIE i OGRODY ZIMOWE



SĄ OZDOBĄ
KAŻDEGO OGRODU I DOMU

HÖNTSCH i SKA S. Z O. O.

NAJWIĘKSZA SPECJALNA FABRYKA
PRZEMYSŁU OGRODNICZEGO

POZNAŃ — RATAJE 14.

HUMOR.



Miłość jest ślepa.

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	*na papierze kredowym*
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 „	18 „
Kwartalnie	6 „	9 „

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto".



Przygotujcie się do podróży.

Przed wyruszeniem w drogę dobrze zbadajcie stan waszych opon. Pamiętajcie, że opony GOODYEAR są wytrzymałe na najgorsze drogi i wyboje, trwają dłużej i wyglądają lepiej niż opony innej marki a nie kosztują drożej.

Opony GOODYEAR jedyne do dalszych wycieczek i podróży.

GOODYEAR

Ricordando la gradita visita dell' Automobil Club di Bergamo agl' Automobil Club di Polonia ed a memoria della fraterna amicizia tra gli Automobilisti, dedichiamo per intero guesto Numero in onore della bella e grande Italia, Patria dell' Eroe Francesco Nullo.

La Redazione.

Na pamiątkę odwiedzenia przez automobilklub Bergamo Polskich klubów Automobilowych, oraz dla dania wyrazu serdecznej przyjaźni, która nawiązaną została między włoskimi a polskimi automobilistami, numer ten poświęcamy w całości ojczyźnie Franciszka Nullo wielkiej i pięknej Italji.

Redakcja .

auto

sierpień 1931

In occasione della visita degli automobilisti italiani in Polonia

Z powodu przyjazdu automobilistów włoskich do Polski

Poichè nel sentimento patrio v'e una natura essenzialmente storica, consistente in una vera e propria eredita che le generazioni d'un popolo confidano alle successive, perchè proseguano il compiuto e pongano nuove pietre all'edificio nazionale, con questo profondo convincimento i turisti bergamaschi sono venuti od ascoltare in terra polaccà la voce che emana dalle tombe dei loro eroici padri. E questa voce ha detto loro che sui colli di Chrzanów e di Olkusz il volto dell'Italia è presente, e che l'ala del tempo non raffredda il sangue del sacrificio; ha detto in quale patto di fede si compresero, nelle giornate del tormento, due nazioni lontane, ridestate da una stessa luce.

Non sarebbe qui il luogo, nè la necessita di ricondursi ai molti legami fra i due popoli, innumerevoli legami discesi dalla civiltà latina, ed espressi nell'arte, nella cultura, nella vita economica. La necessità che ci balza all'evidenza è non soltanto quella di non dimenticare, ma di far si che la mutua conoscenza e compresione dei due Paesi abbia quel celere sviluppo da cui è legittimo attendere nuovi e più vasti rapporti.

Per il turismo questo compito è essenziale; esso è infatti una forza eminente du coesione e una fonte di vita, per i popoli.

La formazione dei quaranta turisti bergamaschi che hanno superato i 1300 chilometri al volante per raggiungere la Polonia, non è che un segno del vasto movi-

W uczuciu przywiązania do Ojczyzny tkwią pierwiastki o podkładzie historycznym, mające swe źródło w spuściźnie, jakie każde pokolenie przekazuje następnemu, aby w dalszym ciągu prowadziło ono rozpoczęte dzieło, dokładając nowe cegiełki do gmachu kultury narodowej. Z tem właśnie głębokiem przeświadczeniem przybyli do Polski turyści z Bergamo, aby na ziemi polskiej usłyszeć głosy wydobywające się z grobów ich bohaterskich przodków. Głosy te mówią im, że duch Italji żyje na wzgórzach Chrzanowa i Olkusza i że skrzydła czasu nie studzą krwi ofiarnej; głosy te mówią im, iż w sojuszu wspólnej wiary, w dniach walki i poświęcenia zespoliły się dwa te odległe narody, zbudzone tem samem światłem do życia.

Nie tu miejsce wspominać raz jeszcze o tych licznych więzach, łączących obydwa nasze narody, więzach, mających wspólne pochodzenie w cywilizacji łacińskiej, mających wspólny swój wyraz w sztuce, kulturze i życiu gospodarczem. Jest rzeczą nieodzowną, aby w chwili obecnej więzy te nietylko nie słabły, lecz aby wzajemna znajomość i zrozumienie obydwu narodów dokonywało się w szybszem tempie, co spowoduje silniej wzmożony rozwój wzajemnych stosunków.

Spełnienie tego zadania jest dla turystyki pierwszorzędnej doniosłości. Jest ono bowiem źródłem życia— czynnikiem, spajającym ze sobą poszczególne narody. Ekipa złożona z 40 turystów, którzy przebyli drogę



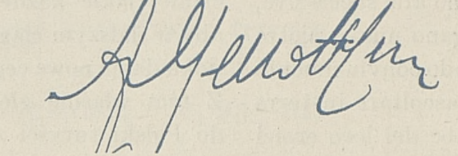
Duce przy sterze samochodu na zawodach automobilowych.

mento inaugurato dall'Italia, ove iniziative del genere sono, può dirsi, quotidiane con l'impulso giovanile e vigoroso del Fascismo, regime per sua natura dinamico.

A noi è grato qui formulare un doppio augurio: che tale movimento si diriga con intensità crescente verso la Polonia, e che le correnti turistiche polocche, non tanto per la sete di azzurro e di sole, ma sopra tutto per quelle ragioni spirituali d'un'amicizia che la storia ha consacrato, si orientino sempre maggiormente verso l'Italia; nella quale l'opera geniale del Duce ha segnato un' impronta indelebile di rinnovamento.

z Bergamo na przestrzeni 1300 km. przy kierownicy, by zawitać do Polski, jest tylko jednym z wielu objawów rozległego ruchu, zapoczątkowanego w Italji, gdzie podobne przedsięwięcia są, rzec można, zjawiskiem codziennem, mającem źródło w żywym, młodzieńczym i z istoty swej dynamicznym duchu faszyzmu.

Na tem miejscu pragniemy dać wyraz podwójnemu naszemu życzeniu: aby ruch ten w kierunku Polski coraz bardziej się wzmagał i aby polscy turyści nietylko dla piękna natury i ciepła słonecznych promieni, lecz przedewszystkiem ze względu na duchowe węzły przyjaźni, uświęcone przez tradycje historyczne udawali się do Italji, w której genjalne dzieło Wodza Faszyzmu wycisnęło niezniszczalne piętno Odrodzenia.



Spis uczestników wycieczki Automobilklubu Bergamo.

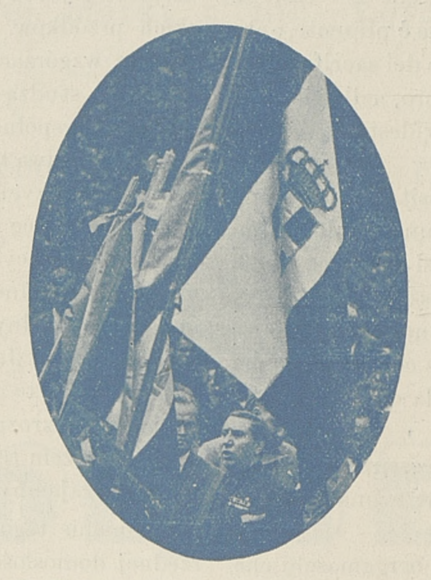
L'elenco di membri dell' Automobilclub di Bergamo in escursione scommemorativa in Polonia.

1. Samochód Lancia Dilambda pana Prezesa A. K. Bergamo posła do Parlamentu Antonio Pesenti.—P. Prez. Pesenti, pani Helena Pesenti Agliardi i p. Teresa Dettori.

2. Samochód Alfa-Romeo pana Kom. Stefana Mastrogiacomo, przedstawiciela m. Bergamo. — P. Mastrogiacomo, p. Kom. Giulio Pavoni, korespondent Corriere della Sera.

3. Samochód Lancia-Lambda pana Mario Ghislanzoni. — pan Ghislanzoni, p. Klara Ghislanzoni i p. Aleksandra Ghislanzoni — krewni rodziny Nullo.

4. Samochód Alfa-Romeo pana Inż. Mario Pesenti. — Pan Pesenti, p. inż. Gino Valli.



P. Radca Antonio Menotti-Corvi, attaché handlowy Ambasady Italskiej od szeregu lat pracuje nad zbliżeniem polsko-włoskiem.

5. Samochód Lancia-Lambda pana Rag. Pietro Ghezzi — P. Ghezzi, p. Mario Ghisalberti.

6. Samochód Alfa-Romeo pana Cav. Ercole Piccinelli. — P. Piccinelli i p. Dora Szkurnik.

7. Samochód Lancia-Lambda pana Rag. Vincenzo Polli.—pp. Polli, adw. Aleksander Briolini, dr. Giacomo Berizzi.

8. Samochód Lancia-Lambda pana Ferruccio Sorlini. — Pp. Sorlini, Cav. Achille Rota — Dyrektor A. C. Bergamo, Alcide Cherubini.

9. Samochód Fiat 514 pana Rag. Giacinto Gambirasio. — Pp. Gambirasio, inż. Leon Vassalli, Umberto Gimpel i Albert Nava.

10. Samochód Lancia-Lambda pana Aureliana Gerardi. — P. Gerardi i Lina Gerardi.

11. Samochód Lancia-Lambda pana Cav. Tancredi Bravi. — Pp. Bravi, Angelo Belotti, Ernesto Marchio, Virginio Nespoli.

Samolot turystyczny Caproni pana Antonio Locatelli. — Pp. Locatelli, Aldo Gerardi.

Wycieczka Automobilklubu Bergamo do Polski

L'escursione commemorativa dell' Automobilclub di Bergamo in Polonia

Rzadką uroczystość obchodził Automobilizm Polski. W dn. 17 czerwca przybyła do Polski wycieczka zorganizowana przez Automobilklub Bergamo. Celem jej było zwiedzenie grobów i uczczenie pamięci poległych w powstaniach 1863 r. bohaterów bergameńczyków: pułkownika Franciszka Nullo i por. Elie Marchetti, oraz zawiązanie bliskich stosunków z Automobilklubami Polskiemi. W wycieczce przyjmowało udział 32 osoby na 12 samochodach i na 1 samolocie. Wycieczka, która wyruszyła w d. 14 czerwca z Bergamo na Klagenfurt—Wiedeń—Brno—Ołomuniec—Cieszyn prowadził prezes Automobilklubu w Bergamo deputowany p. Antonio Pesenti. Na polskiej granicy w Cieszynie powitali przybywających gości delegaci Krakowskiego Klubu Automobilowego, którzy na 4 samochodach wyjechali na ich spotkanie. W Cieszynie byli obecni również delegaci Śląskiego Klubu Automobilowego pp. dyr. Rzymełka Mikszan i inż. Webs oraz Konsul włoski z Katowic, którzy wraz z Sekcją Bielską Śl. K. A. z pp. W. Josephy, Riedelem i inż. Zanglem przyjmowali na swoim terenie włoskich automobilistów. Po śniadaniu w hotelu pod Jeleniem" na którem p. Finder witał gości italskich w języku włoskim wycieczka wyruszyła do Krakowa.

Pułkownik Francesco Nullo według portretu mal. Trecourt, ofiarowanego przez Automobilklub Bergamo do Muzeum Narodowego.

(Photo Sitkowski).

Na rogatce krakowskiej od godziny 9-tej wieczorem oczekiwali liczni członkowie K. K. A. z Prezesem p. Antonim hr. Potockim na czele, a wraz z nimi Dyrektor Klubu Bergamskiego p. A. Rota i lotnicy włoscy p. Antonio Locatelli słynny „as" lotnictwa włoskiego i pilot sportowy p. Gerardi, którzy przybyli na samolocie turystycznym „Caproni" do Krakowa już około południa.

Około północy nadjechały pierwsze wozy włoskie.

Przybywających witał Prezes p. A. hr. Potocki z gronem członków K. K. A. wręczając im wiązanki polnych kwiatów z bilecikami o powitalnym napisie: „Il Club Automobilistico di Cracovia saluta Cordialmente i soui Cari Ospiti Italiani", oraz koperty z programem pobytu wycieczki w Krakowie, marszrutą do Warszawy i zaproszeniami na raut.

Następnego dnia zebrali się w „Barbakanie", od godziny 9-tej członkowie K. K. A. Z oficjalnych osobistości obecni byli Viceprezydent Miasta p. Ostrowski, poseł Dr. Dyboski, Ks. Prof. Dr. Kruszyński, Konsul włoski w Katowicach p. Luppis i lektorka U. J. pani Dr. Nelly Nucci.

O 10-tej nadeszli goście Włoscy których powitał w języku polskim i francuskim poseł Tadeusz Dyboski wznosząc na zakończenie okrzyk na cześć Włoch. Odpowiedział Prezes Automobilklubu z Bergamo p. Pesenti dziękując za serdeczne przyjęcie. W imieniu Związku Hallerczyków przemawiał delegat.

Po powitaniu w Barbakanie goście zwiedzili Kraków pod przewodnictwem Ks. Prof. Dr. Kruszyńskiego, który zaznajamiał ich z najważniejszymi zabytkami miasta.

Około godziny 2-giej podejmował K. K. A. swoich gości śniadaniem w sali Tetmajerowskiej u Hawelki,



Grób pułk. Francesco Nullo na cmentarzu w Olkuszu.

(Phot. PAT.)

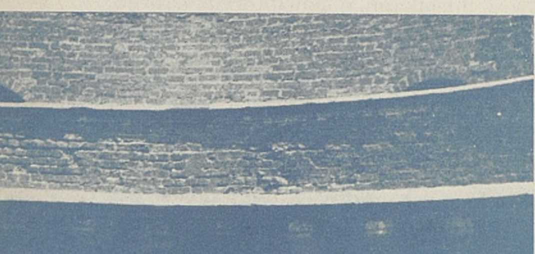
poczem specjalnym pociągiem udzielonym do dyspozycji włoskiej wycieczki przez Dyrektora Koleji Państwowych Członka Honorowego K. K. A. p. Inż. Bobkowskiego udano się do Wieliczki celem zwiedzenia kopalni.

Wieliczka przyjęła wycieczkę nadzwyczaj serdecznie. Na stacji po powitalnej przemowie Starosty p. Dr. Wnęka, rozdano broszurki p. t. ,,Włochy a Powstanie Styczniowe" poczem z towarzyszeniem orkiestry poprowadzono gości do Kopalni, gdzie ze strony Zarządu Salin oprowadzał Ich Dyrektor Kopalni.

Wspaniale oświetlona kopalnia ze swemi osobliwemi kaplicami i salami wzbudziła ogólny podziw. W jednej z sal odśpiewano hymn faszystowski.

Wieczorem o godzinie 9-tej odbył się w Krakowskim Klubie Automobillowym raut wydany przez Klub na cześć wycieczki. Wśród obecnych zauważyliśmy D-cę O. K. p. Gen. Łuczyńskiego, Vicewojewodę p. Bileka wraz z Sekretarzem, Viceprezydenta Miasta p. Ostrowskiego, Prezesa Akademji Umiejętności Prof. Kontaneckiego z Sekretarzem Generalnym p. Prof. Kutrzebą, Prof. Birkenmayera, Prof. Jachimeckiego z żoną, Przedstawicieli 2 pułku lotniczego, Charge d'Affaires ambasady włoskiej Petrucci'ego, senatora Coselschi, konsula włoskiego p. Ferruccio Luppis i szereg osobistości ze sfer kulturalnych Krakowa. Z ramienia Automobilklubu Polski obecni byli pp. Dyr. T. Marchlewski, R. Borman i Dyr. J. Tomicki.

Gości włoskich przywitał Prezes p. Antoni hr. Potocki serdeczną przemową, którą przytaczamy in extenso:




Przemówienie p. prezesa Pesenti w Barbakanie Krakowskim.



Przed cmentarzem w Olkuszu (na 1-ym planie pani Pesenti w rozmowie z sekretarzem K. K. A. p. Czermakiem.

,,Jako gospodarz Krakowskiego Klubu Automobilowego, pragnę najgoręcej powitać czcigodnych, i tak bardzo sercu naszemu miłych gości.

Z punktu sportowego, patrzymy na Was z podziwem i pełnem uznaniem, ale niech mi wolno będzie zapomnieć na chwilę o sporcie i powiedzieć to, co każdy z nas, przeciętnych obywateli naszej Ojczyzny odczuwa, w zetknięciu się z Wami, synami słonecznej Italji.

Nasz wielki pisarz Sienkiewicz, w arcydziele literackim ,,Quo Vadis" wprowadza do starożytnej Romy, Ligję, królewnę-dziewicę, z dalekiej, puszczami pokrytej krainy. Czysta jak lilja królewna, oddaje swe serce gołębie, rzymskiemu rycerzowi. Ten rycerz rzymski to Wasz protoplasta; cudna królewna — to kwiat naszych borów i łanów szerokich. — Złączyła ich miłość.

Czyż sądzicie Panowie, że baśń o tej miłości, wielki nasz pisarz, wysnuł jedynie ze swojej własnej duszy? Nie — ten wielki mistrz, wszystkie swoje dzieła i myśli opierał na żywych odczuciach swojego narodu. On wiedział, że miłość naszej królewny do rycerskiego syna Romy, znajdzie gorący oddźwięk w sercu każdego Polaka, on wiedział, że kwiatowi miłości dalekiej północy, nie grozi zamróz, w krainie gorących serc południowych.

Jesteście Panowie w Krakowie, w dawnej stolicy naszych królów, gdy Polska od Bałtyckiego do Czarnego morza sięgała. I w tym to okresie, największego rozwoju Polski, na zamku Wawelskim, zasiadła na tronie królewskim, słodkiej Italji córa. Cóż ją do naszej dalekiej Ojczyzny sprowadza? — Miłość. — I patrzy wraz z swoim królewskim małżonkiem z krużganków zamkowych, na Wawelski podwórzec, na którym walczą w turnieju włoscy i polscy rycerze. A w otoczeniu pani i królowej, niejedne czarne, południowe oczy, biegną za polskim rycerzem; niejedna jasnowłosa głowa zwraca się za błyskiem medjolańskiej zbroi.

Mijają wieki. Idźcie do Waszych sławnych uczelni w Padwie i Bolonji, wszak tam popiersia stoją tych, co u Was kształceni, u nas, narodu później chwałą byli; przejdźcie przez Polskę, jak dluga i szeroka. Waszych mistrzów wszędzie odnajdziecie dzieła.

Idźcie szlakiem naszych legjonów, co ,,z ziemi włoskiej do polskiej" dążyły i gdy znajdziecie w szerokich Lombardji równinach i w górskich Apenin przełęczach,

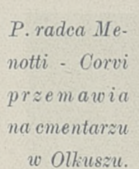
bujnie na roli Waszej, czerwone maki kwitnące — pomyślcie, że może te maki wyrosły na ziemi, krwią naszą gęsto za wolność Waszą i Naszą zroszonej.

Jutro będziemy święcić pamięć waszych bohaterów, co padli w obronie wolności naszej ojczyzny i hołd, który im złożymy, będzie zarazem jednem jeszcze ogniwem w łańcuchu wieków wspólnego braterstwa.

Ważne są pergaminów układy, kanclerzy wielkie pieczęcie; lecz ważniejsza w życiu narodów jest ich wspólna myśl i idea. Wyście tworzyli najwspanialszą kulturę romańską, my przejęci jej urokiem, wchłonęliśmy ją w organizm narodu i stanęliśmy na straży tego ducha, przed zalewem barbarzyństwa.

Stąd powstała przyjaźń, łącząca nas od wieków i dlatego z zachwytem myślimy nieraz o Waszej cudnej, szmaragdowem morzem oblanej ojczyźnie, z podziwem patrzymy na Waszą pracę, z głębokiem przejęciem słuchamy Waszych pieśni, a z sercem pełnem braterskiej miłości, witamy Was gości naszych, synów umiłowanej przez nas Italji".

Mowę p. Prezesa powtórzyła w języku włoskim p. Dr. Nelly Nucci, poczem zabrał głos konsul włoski p. Ferruccio Luppis, dziękując Klubowi za przyjęcie. Następnie przemawiał Prezes Klubu Bergamskiego p. Pesenti, który po skończonej mowie wręczył Prezesowi K. K. A. plakietę pamiątkową na marmurze z odznakami Automobilklubów Italji i Polski. Prezes K. K. A. odwzajemnił się ofiarowując odznakę klubową. Wzruszająca również była mowa Prezesa Weteranów z r. 1863 p. Krzyżanowskiego.


P. radca Menotti - Corvi przemawia na cmentarzu w Olkuszu.



Po oficjalnych przemowach zaproszono gości do jadalni, gdzie przy suto zastawionym stole zawiązywały się węzły serdecznej przyjaźni.

Zabawa w przemiłym nastroju przeciągnęła się do białego rana.

W piątek o godz. 9-tej zebrały się samochody włoskie na stoisku klubowem w Rynku głównym, skąd wyruszono do Chrzanowa i Olkusza, aby uczcić mogiły włoskich bohaterów Płk. Francesco Nullo i Elia Marchetti, poległych za wolność Polski w powstaniu styczniowem.

Przed Trzebinią oczekiwał samochód z delegatami Chrzanowa, który przeprowadził gości przez ozdobione flagami miasto na cmentarz. Na cmentarzu w Chrzanowie zgromadziły się liczne organizacje obywatelskie, a przy grobie por. Elia Marchetti pełnili straż skauci i członkowie przysposobienia wojskowego. Gości powitał imieniem powiatu p. Starosta Dr. Łęcki.

Uroczystość rozpoczęła się poświęceniem nowo wybudowanej mogiły por. Elia Marchetti. Przemawiał p. poseł Gdula, a mowę jego przełożył na włoski inspektor Batko. Podniosła i wzruszająca była chwila, gdy wzniesiono okrzyk na cześć Włoch, a orkiestra 73 p. p. odegrała Hymn Królewski włoski. Po przemówieniu Prezesa p. Pesenti orkiestra odegrała tryskający życiem Hymn Faszystowski. Gdy komisarz miasta Bergamo p. Mastrogiacomo wzniósł okrzyk na cześć Polski — zagrano „Jeszcze Polska nie zginęła". Reprezentowane były Związki Faszystowskie z Krakowa, Warszawy, Katowic i Bydgoszczy.

W Olkuszu nad mogiłą płk. Nullo przemówił pierwszy Starosta Olkuski p. Stamirowski, który kierował całem przyjęciem. Piękne mowy wygłosili: radca handlowy ambasady włoskiej z Warszawy Menotti-Corvi i senator Coselschi z Florencji. Następnie młody poeta z Bergamo Giacinto Gambirasio odczytał specjalnie ułożony wiersz dla uczczenia mogił włoskich bohaterów „Per la visita alle tombe di Nullo e di Marchetti". Grała orkiestra kolejarzy, a broń prezentowały liczne drużyny związków wojskowych. Kwiaty przywiezione z Bergamo, przewiązane wstęgą o barwach włoskich, złożyli na mogile pułkownika jego krewni Claretta, Mario i Alexandra Ghislanconi. Przedstawiciele miasta i Klubu z Bergamo złożyli na grobie bronzową tablicę z napisem. Ponadto na grobach


W Rynku Krakowskim przed wyjazdem do Chrzanowa. 1-y od lewej strony p. Locatelli.



Antonio Locatelli. 1931

obydwóch bohaterów złożyli wieńce Automobilklub Polski, Krakowski Klub Automobilowy, i różne organizacje.

Po skończonej uroczystości Starosta Olkuski zaprosił wszystkich gości na śniadanie wydane przez miasto i powiat olkuski.

W czasie śniadania wygłoszono liczne mowy, a między innymi przemówił także bohaterski lotnik p. Locatelli.

Po przyjęciu w podniosłym i miłym nastroju udano się prześliczną drogą przez Ojców do Krakowa. Wstąpiono jeszcze do Modlnicy, aby obejrzeć stary kościołek i dwór państwa Konopków.

O godzinie 17-tej goście Italscy pilotowani przez przewodniczącego delegacji A. P. p.dyr. T. Marchlewskiego opuścili Kraków, w towarzystwie delegatów A. P. pp. R. Bormana, J. Tomickiego, W. Boskiego, W. Krzeczkowskiego i S. Arkuszewskiego, oraz szeregu osób reprezentujących sfery oficjalne i warszawską kolonję italską. W ten sposób sznur samochodów powiększony do ilości ok. 20 maszyn ruszył w długą drogę przez Kielce, gdzie spożyto wieczorowy posiłek i dalej przez Końskie, Lubochnię i Rawę. Podnieść tu należy wielką uprzejmość p. Wojewody Kieleckiego, który obstawił policją wszelkie skrzyżowania dróg na terenie swego województwa z poleceniem wskazywania odosobnionym samochodom właściwego kierunku. W międzyczasie, ok. g. 6-tej na lotnisko Mokotowskie przybyła wiadomość o starcie z Krakowa samolotu p. Antonio Locatelli. Jednocześnie z nim wyleciał do Warszawy członek Aeroklubu Warszawskiego p. Wysiekierski, który w imieniu tego Klubu brał udział w uroczystościach Olkuskich i Chrzanowskich.

Natychmiast po otrzymaniu tej wiadomości wyleciały na spotkanie włoskich gości trzy samoloty Aeroklubu Warszawskiego mające przy sterach dyr. Makowskiego. prof. Pruszkowskiego i inż. Rychtera. Przed portem lotniczym oczekiwali przylotu przedstawiciele ambasady italskiej w osobach p. radcy Rulli i attache militaire pułk. Pacifici, delegaci A, P, pp. J. Widawski i I. Makomaski, zarząd Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej w osobach vice-prezesa płk. inż. Cz. Filipowicza i sekretarza gen. mjr. B. Kwiecińskiego, zarząd Aeroklubu Warszawskiego z prezesem kpt. dr. T. Halewskim na czele, oraz przedstawiciele wojskowych władz lotniczych i kolonji italskiej.

Po wylądowaniu samolotów i załatwieniu niezbędnych formalności, delegaci A. P. odwieźli gości do hotelu Europejskiego, gdzie były przygotowane kwatery dla całej wycieczki.

Ok. g. 9-ej wieczór salony A. P. przy Al. Szucha zaczęły się wypełniać osobami pragnącemi spotkać uczestników grupy samochodowej. Komitet A. P. był reprezentowany przez prezesa K. hr. Raczyńskiego i sekr. gen. Fr. Sznarbachowskiego. Już po g. 11-ej przybyła pierwsza maszyna wycieczkowa. W miarę zaś przybywania innych samochodów, ich załogi zostawały odwożone do kwater — na dobrze zasłużony wypoczynek.

Na drugi dzień w sobotę o g. 11-ej uczestnicy wycieczki udali się dwoma autocarami na zwiedzenie miasta, zorganizowane przez Biuro Turystyczne A.P. przy współpracy polsko-włoskiego Twa im. Leonardo da Vinci. Szczegółowo zwiedzono zamek Królewski, Stare Miasto, następnie przez park Traugutta, gdzie ma stanąć pomnik Włochów, poległych za niepodległość Polski, obok Cytadeli przejechano do Państwowego Instytutu Wychowania Fizycznego, którego współczesne urządzenia żywo zainteresowały gości. W drodze powrotnej zapoznano uczestników wycieczki z zabytkowemi pałacami ul. Długiej, placu Krasińskich, Miodowej i Senatorskiej, poczem przez Plac Teatralny, ul. Wierzbową, Krakowskiem Przedmieściem, Nowym-Światem i Al. Ujazdowskie goście wrócili przed lokal A. P., gdzie oczekiwano już ze śniadaniem. Do sto-

łów zasiadło ok. 80 osób, a między innemi również przedstawiciele ambasady włoskiej, sfer oficjalnych, Stowarzyszenia weteranów 1863 w osobach p. star Lichtensteina oraz dwóch towarzyszy broni Fr. Nullo z bojów powstaniowych pp. J. Kraskowskiego i Fr. Pankiewicza, Aeroklubu R. P. Warszawskiego T-wa polsko-włosk. im. Leonardo da Vinci z przewodniczącą p. Ł. Wieleżyńską na czele i polsko-włoskiej Izby handlowej. Podniosłe mowy wygłosili prezes A. P. - K. hr. Raczyński i prezes Automobile-Club di Bergamo dep. A. Pesenti podkreślając odwieczne węzły kulturalne łączące Polskę z Italją, które to węzły zostały zacieśnione w zeszłym stuleciu krwią przelaną na polach lombardzkich przez legjony Dąbrowskiego i przez polskich uczestników powstania Garibaldiego a wkrótce potem krwią bohaterskich włochów - uczestników powstania 1863 r. Po swoim przemówieniu K. hr. Raczyński wręczył przewodniczącemu wycieczki włoskiej na pamiątkę pobytu w Polsce, piękny postument z Kieleckiego marmuru uwieńczony znakiem Automobilklubu Polski, zaś prezes Pesenti złożył na ręce K. hr. Raczyńskiego proporzec swego Klubu—jako miejscowej siedziby Królewskiego Automobilklubu Italji a prócz tego specjalnie przywieziony z Bergamo przez p. Ercole Piccinelli i zaofiarowany z jego prywatnych zbiorów olejny portret płk. Fr. Nullo malowany na dwa lata przed jego tragiczną śmiercią.

O g. 15-ej uczestnicy wycieczki udali się do Centralnej Bibljoteki Wojskowej, gdzie kustosz zbiorów rapperswilskich p. dr. Lewak zorganizował wystawę pamiątkowych rękopisów i druków świadczących o kontakcie polsko-italskim od wieków średnich aż po wielką wojnę.

O g. 17-ej wycieczka była podejmowana przez Ambasadę Italską. Przyjęcie odbyło się przy udziale korpusu dyplomatycznego i sfer towarzyskich stolicy.

Wieczorem goście byli obecni na przedstawieniu w Operze.

W Niedzielę 21 czerwca o g. 10-ej goście odwiedzili włoski cmentarz wojskowy na Bielanach poczem byli podejmowani na tarasie kawiarni ,,Italia" przez Tow. im. Leonardo da Vinci. o godz. zaś 13-ej przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej w salonach tego klubu na Krakowskiem Przedmieściu. Wieczorem przyjmował członków A. P. i innych stowarzyszeń prezes Automobilklubu Bergamo pan Pesenti.

W Warszawie nastąpiło oficjalne rozwiązanie wycieczki,to też drogę powrotną jej uczestnicy odbywali indywidualnie, opuszczając stolicę w ciągu poniedziałku i wtorku i jadąc bądź drogą najkrótszą przez Wiedeń, bądź też przez Berlin, względnie Budapeszt.



(Photo P. A. T.)

Uroczystość wręczenia portretu Dyrektorowi Muzeum płk. B. Gembarzewskiemu odbyła się w salonach Automobilklubu Polski w obecności przedstawicieli Ambasady Italskiej, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, oraz licznych członków A. P. wieczorem dnia 24 czerwca.

Wycieczka automobilistów włoskich głośnym echem odbiła się w całej prasie włoskiej.

Nietylko prasa miejscowa i prowincjonalna z Bergamo, Verony, Cremony, Wenecji, Udine, Mantui, Triestu, Lukki, Fiume, Bolzano, Livorno, Genui, Florencji, Bolonji — nawet Neapolu i Messyny — ale i wielkie dzienniki jak ,,Stampa" z Turynu, ,,Corriere della Sera", ,,Popolo d'Italia", ,,Italia" z Medjolanu, ,,Tribuna" ,,Giornale d'Italia", ,,Piccolo" i t. p. z Rzymu okazywały nader żywe zainteresowanie wycieczką, podając wiadomości i notatki o jej przebiegu, począwszy od chwili wmurowania tablicy na domu Luigi Caroli w Bergamo, w którym ongiś odbywały się zebrania, organizowanej przez Francesco Nullo wyprawy włoskiej do Polski, aż do uroczystości polsko-włoskich w Olkuszu i Włocławku. Najobszerniejsze i szczegółowe sprawozdania z całej wycieczki podawały ,,Voce di Bergamo" i ,,Stampa" turyńska, których korespondent Giulio Pavoni był członkiem wycieczki automobilowej i przesyłał z każdego etapu obszerne korespondencje nacechowane szczerą sympatją dla Polski i pełne entuzjastycznych opisów przyjęcia jakiego doznała ,,Karawana automobilowa" w Polsce.

W ,,Popolo d'Italia" obszerny artykuł umieścił Umberto Ronchi, kreśląc historję bohaterskiej wypraw Nullo, Caroli Marchetti i kilkunastu ich towarzyszy którzy pośpieszyli z pomocą walczącym powstańcom. Również interesujący szkic historyczny dał Angelo Coppa w dziennikach ,,Regime Fascista" w Cremonie oraz ,,Cirenaica" wychodzącym w dalekim Bengaso w Afryce. Wreszcie organ Klubu Automobilowego, w Rzymie ,,R. A. C. I." zamieścił niezmiernie sympatyczny artykuł wspominając odwieczne węzły kulturalne i umysłowe łączące od 14-go wieku Polskę i Italję, spojone w ciągu wieku ostatniego braterstwem krwi na polach bitew.

Artykuł zaopatrzony jest w portrety Marchetti i Nullo oraz w facsimile klepsydry nabożeństwa żałobnego za duszę Nullo w kościele OO. Kapucynów w Krakowie. Pamięć Nulla, którego d'Annunzio nazywa ,,centaurem", w swojej ,,Canzone di Garibaldi", jak przypomniał to Domenico Montini w artykule umieszczonym w ,,Giornella de Friuli", została godnie uczczona zarówno przez Italję jak i przez Polskę.

Il discorso del Presidente del Automobilclub di Bergamo durante il bonchetti nell'Automobilclub di Polonia il 20 giugno 1931.

Grand Ufficiale Antonio Pesenti Deputato al Parlamento Presidente dell' A. C. di Bergamo.



Przemówienie Prezesa Automobilklubu Bergamo na przyjęciu w Automobilklubie Polskim w dniu 20 czerwca 1931r.

P. Antonio Pesenti, Poseł do Parlamentu, Prezes Automobilklubu Bergamo.

Eccellenze, Signore, Signori.

Le affettuose fraterne dimostrazioni di entusiastica ospitalità che, con rinnovato fervore, si sono andate ripetendo dal momento in cui passammo le frontiere della vostra libera Patria ad oggi, hanno superbamente invaso lo spirito mio e dei miei compagni di viaggio. Ed io, interprete dell'unanime sentimento, porgo ai presenti, al popolo di Varsavia e di Polonia tutta, vivi e commossi ringraziamenti.

La nostra gita si chiude felicemente nella capitale gloriosa di questa bella Terra, che indipendenza e libertà seppe conquistarsi dopo lungo ed eroico martirio, facendo ammirato il Mondo intero.

Infiorando ieri mattina — in compagnia di tanti affabili e cortesi amici Polacchi — le tombe degli Eroi bergamaschi Nullo e Marchetti, il pensiero nostro andava associando, a quei nomi sacri, quelli non meno sacri dei vostri Mickiewicz — poeta soldato — volontario della Legione Polacca in Italia nel 1848 e combattente a fianco degli Italiani in Crimea; e del vostro Langiewicz Garibaldino dei Mille.

E i nostri cuori battevano all'unisono in un irrefrenabile palpito di immenso affetto per tutti i martiri gloriosi o caduti sul campo o che lenta morte abbia vinti nella Siberia infame, come il bergamasco Luigi Caroli della spedizione Polacca generoso alfiere.

E quei fiori rinnovarono nostalgici ricordi di fede e di amore, che tutto invasero lo spirito nostro. Ci parve rivedere la cameretta del Palazzo Horwatt — ove trovo asilo e spiro il 7 Giugno 1863 il giovanissimo Elia Marchetti — dalla profonda pietà della Signora

Szanowne Panie i Panowie!!

Życzliwe i braterskie dowody entuzjastycznej gościnności które, z wciąż wzmagającym się zapałem, były nam okazywane od chwili przekroczenia granicy waszej wolnej ojczyzny, przeniknęły głęboko do serca i duszy mojej, zarówno jak i moich towarzyszy. W imieniu nas wszystkich, jako wyrazicieli naszych jednomyślnych uczuć, składam tu obecnym, ludności Warszawy i całej Polski żywe i gorące podziękowanie.

Wycieczka nasza zakończyła się szczęśliwie w sławnej stolicy tego pięknego kraju, który potrafił zdobyć swą wolność i niepodległość po długiem i bohaterskiem męczeństwie, na podziw całego świata.

Gdyśmy wczoraj rano, wspólnie z naszymi serdecznymi i sympatycznymi przyjaciółmi polskimi, ukwiecali groby bohaterów z Bergamo, Nullo i Marchetti, w hołdzie naszym łączyliśmy z temi świętemi dla nas imionami nie mniej święte imiona waszego Mickiewicza — poety żołnierza-ochotnika Legjonu Polskiego we Włoszech w 1848 walczącego obok Włochów na Krymie i waszego Langiewicza, garibaldczyka z Oddziału Tysiąca.

Serca nasze biły zgodnie w porywie wielkiej miłości dla wszystkich bohaterskich męczenników, dla tych którzy padli na polu walki lub których zwyciężyła śmierć powolna w tajgach Sybiru, jak Luigi Caroli z Bergamo, ofiarny chorąży polskiej wyprawy.

Kwiaty te rozbudziły w nas tęskne wspomnienia wiary i miłości, które opanowały niepodzielnie nasze dusze i umysły. Wydało nam się iż widzimy znów pokoik we dworze Horwattów, gdzie znalazł przytułek

Horwatt infiorata: e di risentirne il profumo ideale. E anche di altri fiori ci si risovvenne: di quelli che la stessa Signora Horwatt fece consegnare da una graziosa fanciulla ai bergamaschi imprigionati, e fra i cui petali era nascosto un biglietto con indicazioni a loro guida. Oh bontà generosa, o patriottica bellezza delle Donne Polacche, cui io — interprete sincero del pensiero di ogni donna e d'ogni italiana — rinnovo l'omaggio di imperitura gratitudine.

Eccellenze, Signore, Signori,

La Vostra superba accoglienza, il vostro fraterno entusiastico saluto, ci fa commossi e orgogliosi. E il saluto io ricambio a nome dell'Automobile Club di Bergamo, dei Bergamaschi tutti e degli italiani, specialmente riconoscenti verso il Polski Automobil Club e il Circolo Polacco ,,Leonardo da Vinci'' che di coa brillante ricevimento vollero fatci l'onore.

E una speciale parola aggiungo per la venerata Signora Giulia Wieleżyńska, il cui nome Bergamo nostra ha scolpito in cuore.

L'Automobile Club di Bergamo ha ideato e organizzato questa gita con sentimento patriottico ed animo sportivo. Sono con noi a sciogliere il voto campioni autentici del valore italiano: fra altri i Camerati Onorevole Antonio Locatelli di Bergamo, Medaglia d'oro e Asso dell'Aviazione Italiana, e l'Onorevole Eugenio Coselschi — Presidente della Associazione dei Volontari, di guerra — che il petto il fregiato di alti segni di suo valore. Valga la loro presenza a dimontrazione tangibile di solidarietà cogli innumeri gloriosi figli di questa Terra generosa.

L'Italia e la Polonia vissero sempre idealmente sorelle, spesso oppresse ma mai dome: anelanti a libertà e indipendenza di cui erano ben degne, e che finalmente conseguirono.

Da oltre un millennio l'italianità si fece strada in Polonia colla scienza, coll'arte, col lavoro. E i Polacchi furono sempre ammiratori dei grandi Italiani. Ricordo ad esempio — anche perche ha riferimento a un grande nome di origine bergamasca — che mentre il Tasso, sommo nostro poeta, gemeva nele carceri di Ferrara, la sua ,,Gerusalemme Liberata'' veniva tradotta in polacco e divulgata in tutta la Polonia. Segnalo pure, anche perche in campo diverso, il bergamasco Giovanni Caccia che — invitato dal vostro grande Re Sigismondo I° — introdusse per primo la lavorazione del ferro in Polonia. E quanti Ingegneri e Architetti e Scienziati e Artisti non furono Ospiti graditi di questa Terra, già grande e a nuova grandezza ora risorta? I vostri Castelli e la Chiese e i Palazzi ne dicono eloquentemente, per esimermi da specifiche citazioni. Mi limitero a ricordare il più eclettico dei genii italiani: Leonardo da Vinci, nome di cui si fregia il Vostro Circolo e per la qual cosa noi siamo pure riconoscenti.

i gdzie wydał ostatnie tchnienie 7 czerwca 1863 r. Eliasz Marchetti, pokoik który przystroił kwiatami wzruszający pietyzm pani Horwattowej; — zdawało nam się, że wdychamy jeszcze ożywczy ich aromat. Przypomniały nam się również inne kwiaty: kwiaty, które taż sama pani Horwattowa przesłała uwięzionym Włochom przez milutką dziewczynkę i wśród płatków których ukryty był list ze wskazówkami dla więźniów. O szlachetna dobroci, o piękności niewysłowiona patrjotyzmu kobiet polskich, którym jako wyraziciel uczuć najszczerszych wszystkich kobiet włoskich, wszystkich serc italskich, ponownie składam hołd niewygasłej wdzięczności.

Szanowne Panie i Panowie—wasze wspaniałe przyjęcie wasze braterskie entuzjastyczne powitanie, wzrusza nas głęboko i napawa dumą. Przynoszę wam pozdrowienie w imieniu Automobilklubu w Bergamo w imieniu ludności Bergamo, w imieniu wszystkich Włochów i dziękuję specjalnie Automobilklubowi Polskiemu i Kołu polsko-włoskiemu Leonardo da Vinci, którzy uczcili nas tak świetnem przyjęciem.

Łączę specjalne słowa podzięki dla szanownej pani Julji Wieleżyńskiej, której imię Bergamo nasze wyryło w swem sercu.

Automobilklub w Bergamo powziął ideę i zorganizował tę wycieczkę, przenikniętą sentymentem patrjotycznym i animuszem sportowym. Są wśród nas i przyłączają się również do hołdu szermierze najprawdziwsi waleczności włoskiej między innemi poseł ANTONIO LOCATELLI z Bergamo nagrodzony złotym Medalem wojskowym, as lotnictwa włoskiego; poseł EUGENIO COSELSCHI — prezes zjednoczenia ochotników wojennych, pierś którego zdobią wysokie odznaczenia. Niechaj obecność ich posłuży jako znak widomy solidarności naszej z niezliczonymi sławnymi synami tego szlachetnego kraju.

Italja i Polska zawsze były idealnemi siostrzycami; nieraz gnębione, lecz nigdy ujarzmione, zawsze spragnione wolności i niepodległości, których były godne i które w końcu otrzymały.

Od przeszło pół tysiąca lat duch włoski przenikał do Polski przez naukę, przez sztukę, przez rzemiosła. Polacy zawsze byli wielbicielami wielkich synów Italji. Przypomnę np. — choćby dlatego że ten, którego wielkie imię wymienię, był rodem z Bergamo — że podczas gdy Tasso, nasz wielki poeta — jęczał w więzieniach Ferrary, jego ,,Jerozolima Wyzwolona'' była przetłomaczona na polski i rozpowszechniona w całej Polsce. Przypomnę również, z całkiem innej dziedziny, Bergameńczyka Giovanni Caccia, który przybył do Polski na zaproszenie waszego wielkiego króla Zygmunta I i pierwszy wprowadził sztukę kucia żelaza. Iluż inżynierów, architektów, uczonych i artystów było drogimi gośćmi tego kraju, ongiś wielkiego i powstałego obecnie do nowej wielkości. Wasze Zamki, kościoły

Polonia e Italia, unite nei dolori e nelle glorie ebbero affinità anche nella estrinsecazione del pensiero scientifico, artistico e patriottico. Da Copernico a Galileo scopritori delle vie occulte del cielo; da Chopin a Donizetti — detto il Cigno di Bergamo — di tante dolci e inspirate melodie sommi creatori; dal Vostro Mickiewicz al nostro Mameli, poeti-soldati: da Tadée Kościuszko vostro purissimo eroe a Garibaldi nostro!... et ai molti martiri comuni che oggi ricordiamo nel nome di uno dei più fulgidi esponenti: di Francesco Nullo.

Eccellenze, Signore, Signori,

Del nostro, del vostro Eroe, a nome dell'Automobile Club di Bergamo, io ho l'onore di offrire oggi — perche sia collocato nel Museo di Varsavia — il ritratto ad olio, dono generoso del nostro Socio qui presente Cav. Ercole Piccinelli. E'opera dell'insigne Pittore Trecourt, eseguita pochi mesi prima che Nullo venisse ad immolare la sua nobile vita per la Vostra indipendenza. Ricordo prezioso dei dolori e delle glorie del passato: pegno di indissolubile imperitura amicizia.

Al Polski Automobile Club poi rivolgo preghiera perche voglia gradire il ,,fac-simile" del nostro gagliardetto e la piccola medaglia commemorativa in ricordanza della nostra visita; modesta prova della gratitudine che sarà incancellabile in tutti noi.

Eccellenze, Signore, Signori,

Rinsaldate le amicizie, rafforzati gli affetti e conosciutici da persona a persona — oggi che la tecnica e la meccanica di tutto il mondo — non ultime quelle. italiane — danno macchine per correre e per volare gli uni agli altri, eliminando, non solo idealmente le distanze — viene spontaneo di chiudere queste mie modeste parole di ringraziamento col più simpatico dei saluti: col dire ,,arrivederci".

L'ascensionale cammino delle due Nazioni sorelle, porterà in tempo non lontano alle maggiori fortune delle Patrie nostre, che lotte di pensatori e sangue di prodi hanno riscattate, e che saggezza di Governi faranno sempre più grandi.

Questo e il voto auspicale: ed e l'augurio fervido che sgorga dal mio cuore e che io — interprete sicuro di Vostra fede—esprimo nel grido propiziatore di: Evviva la Polonia: Evviva l'Italia!

Duce wita Automobilistów.

i pałace mówią to dość wymownie i wyręczają mnie od cytowania poszczególnych faktów. Ograniczę się do przypomnienia najbardziej eklektycznego z pośród genjuszów italskich — Leonardo da Vinci, którego imieniem szczyci się Wasz Klub — za co również jesteśmy wam szczerze wdzięczni.

Polska i Włochy których łączyły zarówno cierpienia jak i chwała, miały podobieństwa i wspólności również w uzewnętrzaniu swej myśli naukowej artystycznej i patrjotycznej. Od Kopernika do Galileusza, badaczy ciemnych dróg nieba; od Chopina do Donizetti'ego, zwanego łabędziem z Bergamo, szczytnych twórców tylu słodkich i natchnionych melodji; od waszego Mickiewicza do naszego Mameli, poetów żołnierzy; od Tadeusza Kościuszki, waszego najczystszego bohatera do naszego Garibaldi — aż do wielu wspólnych męczenników, których pamięć łączymy dziś w imieniu jednego z najbardziej płomiennych bohaterów — Francesco Nullo.

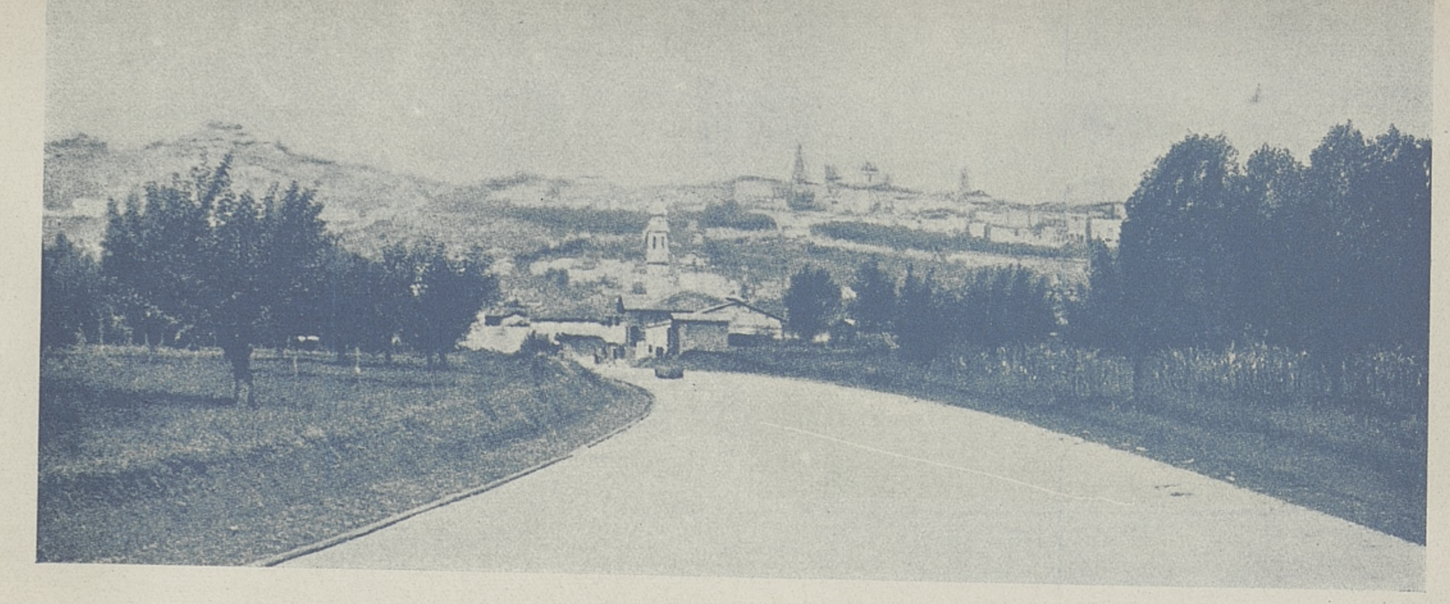
Szanowne Panie i Panowie — mam zaszczyt ofiarować dziś w imieniu Automobilklubu w Bergamo, dla umieszczenia w Muzeum Warszawskim, portret olejny naszego i waszego bohatera, dar wspaniałomyślny naszego członka, tu obecnego p. Ercole Piccinelli. Jest to dzieło pędzla znakomitego malarza Trecourt, wykonane na parę miesięcy przed przybyciem Nullo do Polski dla złożenia tam w ofierze życia za waszą niepodległość. Pamiątka cenna cierpień i chwały lat minionych — rękojmia nierozerwalnej, niezniszczalnej przyjaźni.

Do Polskiego Automobilklubu zwracam się z prośbą aby zechciał przyjąć w darze facsimile naszej odznaki oraz medal pamiątkowy naszej wizyty, jako skromny dowód niezatartej wdzięczności.

Wzmocniwszy węzły przyjaźni naszej i uczuć, poznawszy się nawzajem — dziś gdy technika i mechanika całego świata, wśród których Włosi nie ostatnie zajmują miejsce, tworzą nam maszyny na których przebiegamy ziemię na lądzie i w powietrzu, usuwając nie tylko idealnie odległości — dziś mogę zakończyć spontanicznie moje skromne przemówienie dziękczynne najsympatyczniejszym pożegnaniem: do widzenia.

Droga wznoszenia się wzwyż dwuch braterskich narodów doprowadzi w niedalekim czasie do coraz większej chwały nasze ojczyzny, których walki myślicieli i krew walecznych odkupiły i które mądrość rządów uczynią coraz większemi.

To jest życzenie moje i pragnienie gorące, które wypływa z mego serca i które — będąc napewno również wyrazicielem i waszej niezłomnej wiary, wypowiadam w okrzyku Niech żyje Polska!, niech żyje Italja!



Widok Bergamo z Autostrady.

Bergamo

Miasta Italji upodabniają się we wspomnieniu do drogocennych klejnotów. Lśni w naszej pamięci blaskiem cudnego szafiru — Neapol. Tajemniczemu, fascynującemu rubinowi podobna jest Wenecja. Promieniuje surowym, dostojnym połyskiem ametystu — Roma. Florencja jest cała jak topaz złocista.

A Bergamo? Do jakiego klejnotu można godnie porównać królewską, wspaniałą urodę Bergamo, tego zachwycającego, najbardziej italskiego, ze wszystkich miast przepięknej Italji? Jakich słów użyć, aby opisać tutaj jego promienny urok, jego szlachetne piękno?

W dalekich wiekach ery przedchrystusowej, u podnóża Alp, między dolinami rzek Brembo i Serio, na szczycie rozległego wzgórza powstaje Bergamo, wzrasta powoli, kształtuje się, zmienia swój charakter, swoje oblicze, to niezależnie stanowiąc o sobie, to ulegając wpływom cywilizacji i kultury swych przejściowych władców. Rozkwita w długim okresie panowania nad niem Etrusków, wchłaniając w siebie ich starożytną cywilizację. Niszczeje i upada burzone wielokrotnie w czasach licznych, kolejnych najazdów różnych hord barbarzyńskich. Przejście pod władzę państwa rzymskiego zapewnia miastu długie wieki spokoju, — wspaniała cywilizacja Rzymu kładzie swe piętno na jego rozwoju. Lecz po upadku tego imperjum nastają znowu burzliwe czasy najazdów Gotów, Longobardów oraz walk domowych partyj gwelfów i gibellinów. Władanie miastem przechodzi z rąk do rąk, aż wreszcie z początkiem XV wieku obejmuje nad niem panowanie na przeciąg trzech wieków ,,Najjaśniejsza Rzeczpospolita Wenecka" okrywając je skrzydłami swej opieki, swym majestatem i splendorem. Jest to szczęśliwa epoka w dziejach Bergamo; ustają domowe walki polityczne, zakwita miasto dobrobytem, przyozdabia się wspaniałemi budowlami, pięknieje.

Długie lata jarzma austrjackiego są ciężką próbą dla Bergamo; w 1848 roku porywa się razem z innemi miastami Italji do walki przeciw najeźdźcy, lecz broczy krwią nadaremnie. Dopiero rok 1859 przynosi wyzwolenie — Bergamo wchodzi w skład nowoutworzonego królestwa Italji.

Żywą księgą swych dziejów jest samo Bergamo. Na przestrzeni zamkniętej obwodem starożytnych murów mieszczą się wszystkie rozdziały jego historji. Radości, bóle pragnienia, porywy, wzloty i upadki różnych epok wypowiadają się harmonijnym rytmem konstrukcyj architektonicznych o cudnym kolorycie murów, mieniących się odcieniami barw złocisto — brunatnych, różu, fioletu i czerni.

W obramowaniu bujnej, wspaniałej roślinności o ciepłych, soczystych tonach, na tle przepięknego krajobrazu, pod sklepieniem przeczystego błękitu nieba, w powietrzu rozmigotanem iskrami słonecznemi, — sprawia Bergamo wrażenie jakiejś fantastycznej wizji nierealnego miasta.

Labirynt wąskich, tajemniczych uliczek, to pnących się wzwyż, to zbiegających po zboczach wzgórza, otwierających nagle niespodziewaną, zachwycającą perspektywę krajobrazu, lub przebiegających niespodziewanie pod cienistemi arkadami jakiegoś patrycjuszowskiego pałacu o wyrafinowanej konstrukcji, ocierających się o prześliczne balkony, koronkowe balustrady, marmurowe krużganki, —

— zamyślona cisza i porywający urok placu Garibaldiego dokoła którego skupiły się najpiękniejsze, najstarożytniejsze budowle Bergamo: — romańska,



Ogólny widok starego Bergamo ze wzgórza S. Vigilio.

prześliczna bazylika S. Maria Maggiore, — kaplica sławnego kondotjera wojsk Rzeczypospolitej Weneckiej, Bartłomieja Colleoni, wycyzelowana wytwornie w białym ,czarnym i czerwonym marmurze przez zna komitego architekta i rzeźbiarza pawijskiego Amadeusza — katedra Św. Aleksandra patrona miasta, poległego tu męczeńską śmiercią — dumny pałac Rady o surowych linjach, zawieszony na otwartych arkadach,— potężne mury wieży miejskiej, —

— poezja i czar przeszłości przejmujące serce odurzającym zachwytem, —

— cudowne perspektywy niezmierzonej równiny lombardzkiej rozścielającej się zielonem morzem u stóp wzgórza, —

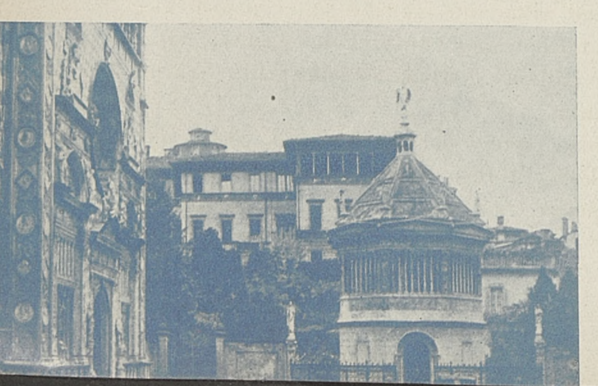
— potężne sylwety Alp, pochylające się od północy ku miastu groźnemi cieniami, —

— zachody słońca rozbrzmiewające jedyną w świecie, cudowną, archanielską muzyką dzwonów śpiewających strofy hymnu Ave Maria, —

— ciepłe, pachnące cienie nocy, bezmiar sklepienia gwiaździstego nad miastem i drugie niebo u dołu usiane punkcikami świateł, —

— to Bergamo, — Bergamo starożytne, o nieprawdopodobnem, fantastycznem pięknie.

Poniżej, u podnóża istnieje drugie Bergamo, dolne, powstałe prawie równocześnie, ale inne. Tam, na górze skupiło się duchowe życie miasta — tutaj jego troski codzienne, walka o byt, o chleb powszedni. Tutaj na błoniach Św. Aleksandra, poczynając od IX wieku ery Chrystusowej, miały swą siedzibę, słynne doroczne Targi w okresie od 22 siepnia do 8 września, trzecie co do znaczenia w Europie. Nietylko ze wszystkich miast Italji, ale i z różnych odległych krajów zjeżdżali się do Bergamo liczni kupcy. Targi trwały całe tysiąclecie



Bergamo kaplica Colleoni i pałac Vescovile.

i dopiero w połowie ubiegłego wieku straciły swe znaczenie i przestały się odbywać. Były one źródłem rozwoju i bogactwa miasta; im to zawdzięczając rozwinęły się bardzo wysoko w Bergamo różne przemysły, a zwłaszcza tkacki. Wielką sławę zyskały sobie wytworne, cienkie sukna, arrasy, adamaszki, makaty, jedwabie i hafty. Obok nich niemniejszem powodzeniem cieszyły się też wyroby z żelaza i miedzi, przemysłu złotniczego i jubilerskiego, produkty rolnicze i hodowli bydła.

Nie utraciło nic Bergamo do dziś dnia ze swego wielkiego znaczenia przemysłowego i handlowego, lecz rozwija się nieustannie w bujnym rytmie pracy, rozszerza swój obszar, wznosi piękne wille i pałace, buduje nowe połączenia komunikacyjne, drogi, wspaniałą autostradę łączącą je z Medjolanem.

Dawne tereny Targów mieszczące się pośrodku dolnego miasta zostają zabudowane według planów projektu generalnego architekta M. Piacentiniego, które uzyskano drogą konkursu ogłoszonego przez miasto w latach 1906/7. Powstaje wspaniała nowa zupełnie dzielnica, lecz w niezwykle harmonijny sposób dostosowana stylem i kolorytem do architektonicznego charakteru otoczenia, stworzonego szeregiem wieków,— złączona w jedną konstrukcyjną całość z górnym miastem i stanowiąca jakby jego piękny, nastrojowy prolog.

Obok przemysłu, rolnictwa i handlu, kwitły też w Bergamo nauki, sztuki piękne, literatura. Wielu znakomitych bergameńczyków rozsławiło imię swego miasta po całym świecie. Stąd pochodzili malarze: Lotto, Palma, Previtali, Moroni, Ghislandi, architekt Quarenghi, matematyk Tiraboschi, poeta Mascheroni, muzyk Kajetan Donizzetti i wielu innych sławnych ludzi, których możnaby jeszcze bez końca wyliczać.

Mieszkańcy Bergamo są ludźmi o wysokiej kulturze duchowej, mają subtelny smak artystyczny i wrażliwość na każde piękno. Posiadają szlachetne rycerskie serca miłujące płomiennym patrjotyzmem swą ojczyznę, niewahające się w każdej jej potrzebie oddać swą krew, swe życie.

— — — — — — — — — — — — —

Wiele jest pokrewieństwa w losach Italji i Polski; w długim szeregu wieków łączyła zawsze oba te kraje wspólność duchowych dążeń i serdeczna przyjaźń, — zadzierzgnęli ją w nierozerwalne węzły braterstwa bergameńczycy Francesco Nullo i Elia Marchetti oddając swe życie dla wyzwolenia Polski z niewoli najeźdźcy.

Dlatego też sercu polskiemu ze wszystkich miast przepięknej Italji, najbliższem, najdroższem pozostanie na zawsze Bergamo, usymbolizowane w wzniosłym, rycerskim czynie, w bohaterskiej, świętej ofierze.

Dlatego też nie porównam Bergamo do żadnego klejnotu — byłoby to profanacją.

Zofja Klaczyńska.



Un viaggio in automobile in Italia

Italja! Słowo magiczne dla każdego globtrottera. A cóż dopiero dla automobilisty, który w każdej chwili podróży pozostaje w bezpośrednim kontakcie z otaczającym go światem. A świat w Italji jest tak piękny! Góry, jeziora, cudowne łąki, sędziwe głazy starodawnych budynków, a nad tem wszystkiem jedyne w całej Europie słońce. Na każdym kroku reminiscencje narodzin współczesnej kultury, na każdym kroku odczucie bliskości genjuszów renesansu. Dante, Leonardo da Vinci, Michał Anioł, Torquato Tasso, Bramante, Bruneleschi i tyle innych imion z których każde wystarczyłoby na opromienienie chwałą całej epoki wszechświata, a wszystkie zostały skupione w przestrzeni zaledwie dwu wieków i to w jednym, niewielkim przecież względnie, kraju. Tutaj pod tem słońcem, wśród powodzi kwiatów imiona te przestają być surowemi symbolami— stają się blizkiemi, bardziej rzeczywistemi i tem łatwiej możemy je podziwiać.

Dla automobilisty specjalnie — dodatkowa roskosz — to drogi w stanie nieomal bez zarzutu. Dość powiedzieć że na tegorocznym wyścigu „Mille Miglia" rozgrywanym na przestrzeni 1600 klm. na niezamkniętej dla normalnego ruchu kołowego szosie (a ruch na szosach jest tam conajmniej kilkakrotnie większy niż u nas), przeciętna szybkość zwycięscy na całej trasie wyniosła 101 km. g.

Bogactwa turystyczne Italji są tak wielkie, iż niesposób jest w ciągu jednej parotygodniowej podróży samochodem je wyczerpać. Trzebą poznanie tego kraju rozłożyć na raty. To też najczęściej na pierwszy ogień idzie północna Italja. Jest to zresztą kolebka kultury włoskiej.

Przypuśćmy że przybywamy z północy — przez Szwajcarję. Po minięciu przełęczy Św. Gotarda, trafiamy odrazu w słoneczną atmosferę włoską. Z jednej strony mamy drogę na Lago-Maggiore z przepięknym, położonym naprzeciwko Stresy, archipelagiem wysp Boromeuszowskich. W szacie soczystej zieleni wyglądają one jak garść bezcennych szmaragdów rzuconych na szafirowy adamaszek jeziora. Z drugiej strony poprzez Lugano osiągamy Como. Tu wskazaną jest okrężna wycieczka wzdłuż zachodniego wybrzeża jeziora przez Cernobbio, Moltrasio, Argegno i Tremezzo do Cadenabbii skąd specjalny prom przewozi samochody na drugi brzeg do Bellagio. Powrotna droga prowadzi zachodnim brzegiem przez Nesso i Torno.

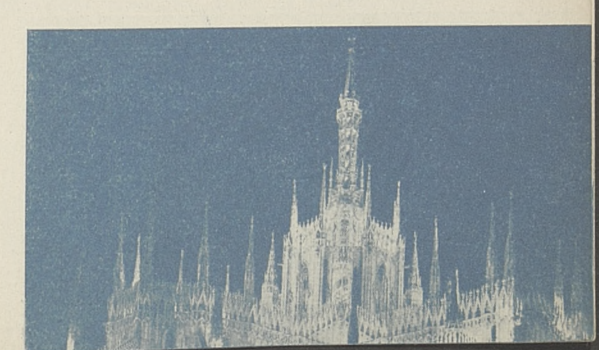
Tremezzo, Cadenabbia, i Bellagio — to bodaj najpiękniejszy zakątek włoskich jezior. Droga wije się wśród malowniczych miasteczek rybaków-górali, o różowych, błękitnych i blado żółtych domkach. Co krok, schowane w zieleni parków, pokryte patyną lat wspaniałe pałace patrycjuszowskich rodzin włoskich, które od wieków wybrały sobie tą okolicę na miejsce wypoczynku. Całość tonie w istnej powodzi kwiatów. Zarośla kameljowe, azalje, glicynie, magnolje gdzieniegdzie zaakcentowane ciemną plamą cyprysów. Wy-

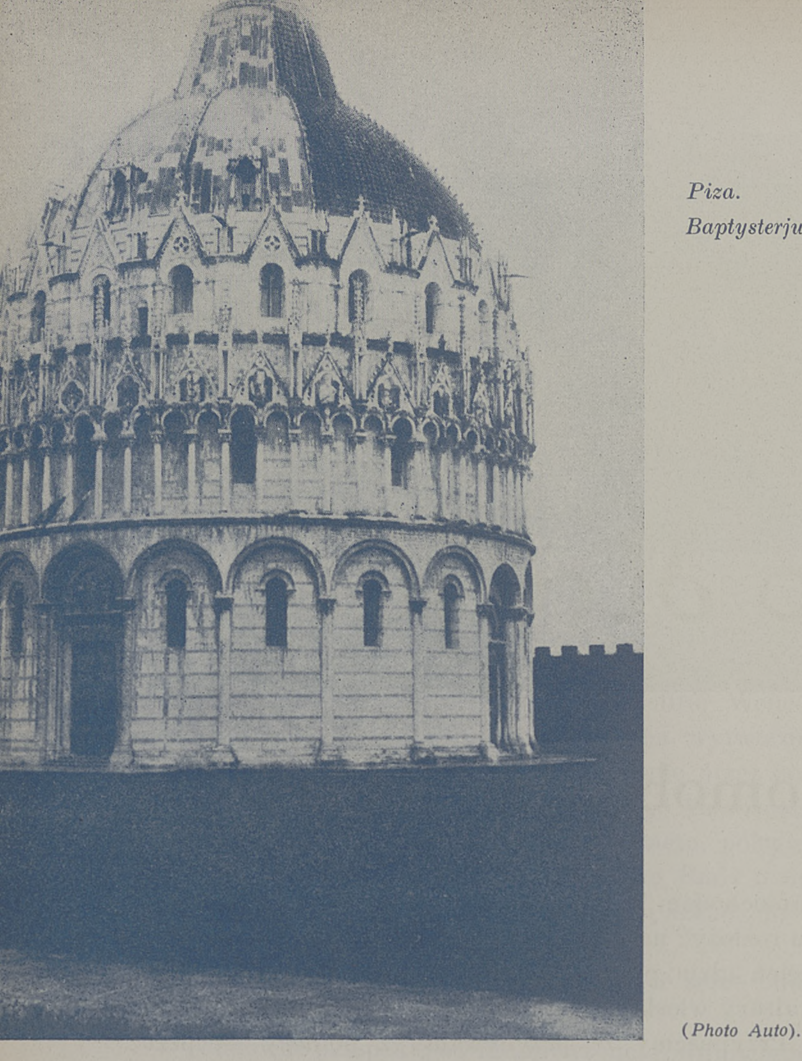


Medjolan.

Fontanna św. Franciszka.

Katedra iluminowana





Piza. Baptysterjum

(*Photo Auto*).

żej zaś nad błękitem jeziora i nieomal podzwrotnikową orgją zapachów kwiatowych ciche hale alpejskie i przyprószone śniegiem szczyty.

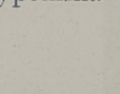
Z Como 30 kilometrów autostradą przybywamy do Medjolanu, właściwej gospodarczej stolicy Italji. Ruch uliczny jest tu imponujący i poprostu nie mieści się w ramach wąskich starożytnych ulic śródmieścia. Tłum śpieszących ludzi i samochodów obojętnie płynie u stóp zadumanych murów prastarej katedry, sprawiającej wrażenie potężnej marmurowej góry zamienionej ręką całych pokoleń bezimiennych rzeźbiarzy w filigranowy klejnot. Całemi godzinami można błądzić po dachu tej świątyni wśród lasu iglic łuków wspornikowych i postaci świętych, odkrywając coraz to nowe widoki na miasto i na daleką żyzną równinę lombardzką. Na zachodniej stronie miasta, u progu wielkiego parku, spogląda na miasto drugi kolos — średniowieczny kasztel Sforzów, zamieniony obecnie na muzeum.

Na północny wschód od Medjolanu w odległości 44 klm. (nową autostradą) leży Bergamo, miasto Torquata Tassa, miasto które dało najdzielniejszych żołnierzy do słynnego „tysiąca" Garibaldiego, a Polsce dało krew „najpiękniejszego z tysiąca" Francesca Nullo Miasto pełne tężyzny, która w czasach pokoju objawia się intenzywnym rozrostem przemysłu. Na szczycie wzgórza dostojnie rosiadło się, otoczone dawnemi murami, stare miasto, u stóp zaś, wokoło grodu wyrosło i wre młodem życiem miasto nowe. Każdy Polak jest tu spotykany jak ktoś bardzo bliski, nieomal jak członek rodziny. Niestety dotychczas byliśmy tu zbyt rzadkiemi gośćmi. Bergamo leży bowiem nieco na uboczu od wielkiego szlaku turystycznego, warto jednak dodać do ogólnej marszruty kilkadziesiąt kilometrów by zapoznać się z tem miastem.

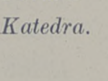
Z Medjolanu, jadąc na południowy wschód, przez Lodi i Piacenzę, osiągamy gniazdo rodziny Farnesów — Parmę. Wartą jest tu obejrzenia jedna z najstarszych we Włoszech romańskich świątyń wraz ze stojącą obok kampanillą i baptysterjum, którego wnętrze jest całe pokryte nadzwyczaj ciekawemi mozaikami i freskami.

W dalszym ciągu, po 92 klm. jazdy, przez Modenę przybywamy do Bolonji. Miasto to znało dwa okresy rozkwitu. Jeden w czasach średniowiecznych drugi zaś w epoce baroku. Z pierwszego okresu, gdy mieszczańskie rody prowadziły ze sobą stałą walkę, a całe miasto było raczej skupieniem kilkuset ciasno obok siebie stojących twierdz, pozostały dwie wieże strażnicze, należące niegdyś do magnackich pałaców, z których jedna wysokości ok. 60 metrów, nachyleniem swem może śmiało konkurować z dzwonnicą pizańską. Z tej również epoki pochodzi potężna, romańska o niewykończonym frontonie, katedra Św. Petroniusza oraz kościół św. Stefana, stanowiący kompleks 7 świątyń wraz z szeregiem nadzwyczaj malowniczych krużgankowych dziedzińców. Drugi okres pozostawił dużo mocniejsze ślady, dzięki czemu miasto nosi jednolity, a niezwykle malowniczy charakter.

Po wyjeździe z Bolonji szosa wspina się na przełęcze apenińskie, osiągając swój najwyższy punkt w Futa (903 m. n. p. m.), poczem wjeżdżamy w łagodne, a jednak tak urozmaicone i malownicze wzgórza Toskanji. Jeszcze godzina jazdy i jesteśmy we Florencji—„mieście kwiatów" noszącem w swoim herbie kwiat czerwonej lilji. Historja tego miasta w ciągu XIII—XV wieku, to historja narodzin współczesnej kultury i sztuki. Każdy kamień przypomina tu któreś z wielkich







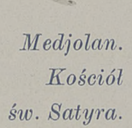
Parma. Katedra.

(*Photo Auto*).

imion renesansu. Ztąd pochodzili najwięksi artyści, poeci, politycy i książęta odrodzenia. Tu na placu Signorii, gdzie zbierała się za czasów republiki miejskiej cała ludność, by radzić o sprawach państwowych, został spalony genjalny mnich Savonarola. W miejscu tem stoi teraz potężna marmurowa postać Dawida dłuta Michała Anioła. Obok z głową meduzy w ręku wdzięczy się bronzowy Perseusz genjalnego hochstaplera Benvenuta Celliniego. Kilkadziesiąt innych jeszcze posągów zdobi ten jedyny w swoim rodzaju plac nad którym króluje strzelista wieża Signorii — symbol okresu władzy ludu florenckiego, gdy sztuka i nauka w zawrotnym tempie dochodziły do zenitu. Władza ta jednak nie mogła podołać niesnaskom wewnętrznym i musiała ustąpić pola wyrosłej z łona ludu dynastji Medicich. Ci trzymali w garści zarówno swych podwładnych jak i okoliczne kraje, a świadectwem ich opieki nad sztuką są najbogatsze na świecie zbiory w Ufficich i w Palazo Pitti.

Florencja jest żywym dowodem wczesno renesansowego „soave austero" — słodkiego umiaru. Zarówno wspaniała katedra, dziesiątki kościołów, klasztorów i pałaców, jak też i współczesne luksusowe hotele, sklepy i dzielnice willowe tchną przedziwnym spokojem i harmonją, stapiając się w jeden akord piękna. Po zwiedzeniu poszczególnych zabytków, najpiękniejszych chyba w Europie ogrodów Boboli, rozciągających się na tyłach Palazzo Pitti, oraz nieocenionych zbiorów dzieł sztuki w Uffizich, warto wyjechać kilka kilometrów za miasto do Fiesole, by z wysokości klasztoru św. Franciszka spojrzeć na leżące w dole miasto i otaczające go wzgórza Toskanji, które wydały Leonardowi da Vinci tajemnicę perspektywy i barw.

Z Florencji, zwiedzając po drodze średniowieczny klasztor S. Giminianiano przybywamy do Sieny, potężnej niegdyś w wiekach średnich i zwalczonej następnie przez Florencję. Miasto to pozostało nieomal takiem samem jakiem było za czasów swej potęgi.. W najwyższym punkcie stoi, zbudowana z bloków kolorowego marmuru, katedra o przebogatej mozaikowej posadzce, wyobrażającej sceny ze starego testamentu. Niżej — średniowieczne surowe domy otaczają kamiennym wieńcem rynek, który w kształcie płaskiej muszli morskiej spływa ku pałacowi „municipio". Z pałacu tego strzela ku górze smukła wieża strażnicza — „Mangia".





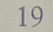
Medjolan. Kościół św. Satyra.

(*Photo Auto*).

Po opuszczeniu Sieny, skierowujemy się na północny zachód i po minięciu Empoli i Pontedery zatrzymujemy się w Pisie, mieście niegdyś nadmorskiem, żyjącem z korsarstwa i na niem wzbogaconem. Dla zaskarbienia sobie Opatrzności nad swym procederem Sieneńczycy wystawili na środku wielkiej zielonej łąki istny cud z białego marmuru: katedrę, babtysterjum, „Campo Santo" (cmentarz) i słynną pochyłą dzwonnicę. Opatrzność jednak nie dała się przekupić, morze się od miasta odsunęło, a miasto podupadło.

Z Sieny zbliżamy się do morza Śródziemnego i począwszy od Viareggio jedziemy dalej włoską Rivierą, znowu wśród powodzi kwiatów i podzwrotnikowej roślinności, do Genui. Cała droga jest jednym ciągiem luksusowych miejscowości kąpielowych, wspaniałych rezydencji i malowniczych miasteczek rybackich. . W Genui zwiedzamy szereg patrycjuszowskich pałaców z dawną siedzibą rodu Doriów na czele, nowoczesny port, oraz „dla porządku" słynne Campo Santo — jeden z najbogatszych i przyznajmy to szczerze, najbrzydszych cmentarzy świata z okresu szczęśliwie minionej secesji. Następnie jeśli tak sobie postanowiliśmy przed wyjazdem, ruszamy dalej na riwierę fran-

Florencja. Widok na mosty.



cuską. Jeśli zaś czas nagli do powrotu, zawracamy na północny wschód i przez Bobbio, Piacenzę i Cremonę trafiamy w Bresci na wielki szlak Medjolan—Wenecja. Skręcamy na wschód wzdłuż południowego wybrzeża jeziora Garda, mijamy Veronę ze swym starożytnym zamkiem, Vicenzę i ojczyznę św. Antoniego — Padwę, by stanąć na ostatni przed wyjazdem z Italji wypoczynek w Wenecji.

Wenecja — Królowa Mórz", „Perła Adrjatyku" i wieleż to innych tytułów posiada to miasto. Ile opisów Wenecji czytało się w mniej lub więcej udanych powieściach. Nic jednak nie potrafi oddać właściwego, melancholijnego, a jednocześnie lekkomyślnego i zmysłowego czaru tego miasta, gdzie zetknięcie się zachodu ze wschodem, energja kupców i bezstroskie życie ludzi nad miarę zamożnych wytworzyły specjalną atmosferę właściwą tylko temu punktowi kuli ziemskiej. Trzeba samemu być na placu św. Marka, poznać pałac dożów, opłynąć gondolą kanały wzdłuż milczących pałaców, żeby czar ten zrozumieć.

Z Wenecji droga prowadzi na Treviso, Udine i Tarvisio do Wiednia skąd już najkrótszym szlakiem przez Brno, Ołomuniec i Cieszyn wracamy do kraju.

I. Makomaski.

Cavaliere Achille Rota
Secretario dell' A. C. di Bergamo.

Pan Achilles Rota
Sekretarz Automobilklubu Bergamo.

Sport samochodowy w Italji

Lo sport automobilistico in Italia



Mille Miglia 1931. Campari na Alfa Romeo.

Pod względem rozwoju sportu samochodowego Italja zajmuje obecnie pierwsze miejsce w świecie. Ani we Francji, gdzie zauważyć się daje dekadencja sportu automobilowego, ani w Anglji, gdzie rozwój sportów motorowych hamują przepisy prawne, ani w Niemczech, cierpiących na chaos polityczny i gospodarczy, ani tembardziej w innych krajach, nie urządza się tylu zawodów automobilowych co we Włoszech. Nigdzie również niema tylu czynnych sportowców motorowych, którzy chętnie stają do raidów i wyścigów. Niewątpliwie, że gra tu rolę południowy temperament Włochów, który im każe patrzeć na samochód, przedewszystkiem jako na narzędzie sportu, ale nie na tem wyczerpują się czynniki, sprzyjające rozwojowi automobilizmu sportowego w Italji. Bez licznych i zasobnych klubów automobilowych, bez kwitnącego przemysłu i, co najważniejsze, bez wydatnej opieki państwa, sport samochodowy nie rozwinąłby się napewno we Włoszech silniej aniżeli w innych krajach.

Jednakże włoskie kluby automobilowe są to potężne instytucje o napoły państwowym charakterze i wielkiej ilości czynnych członków, które rozporządzają dostatecznemi funduszami na organizację wspaniałych raidów i wyścigów. W imprezach tych biorą udział zarówno kierowcy niezależni, jak i fabryki, które rozumieją znaczenie reklamowe odniesionego zwycięstwa. Cały zaś ruch sportowy pozostaje pod troskliwą opieką rządu, na którego czele stoi człowiek, będący sam zapalonym automobilistą.

Nie ulega wątpliwości, że świetny rozwój sportu automobilowego we Włoszech zawdzięczać należy Mussoliniemu, który czuje dla tego sportu osobisty sentyment, a przytem ocenia jego znaczenie społeczne i poniekąd polityczne, pod postacią propagandy barw włoskich zagranicą. Mussolini niejednokrotnie okazywał już swe zainteresowanie imprezami automobilowemi. Ostatnio witał on osobiście licznych uczestników radjowego zjazdu automobilowego do Ostji, pozdrawiając ich ze swej trybuny faszystowskim ukłonem, oraz interwenjował w sprawie uczestnictwa firmy Alfa Romeo w wyścigu o Grand Prix Italji. Jak wiadomo, fabryka medjolańska, skutkiem tragicznej śmierci kierowcy Arcangeliego podczas treningów, zamierzała nie startować w wyścigu i zmieniła tę decyzję dopiero po otrzymaniu od Mussoliniego następującego telegramu:

„Ze wzruszeniem oddaję hołd mistrzowi Arcangeliemu, który zginął chwalebnie, lecz myślę także o obowiązkach, zadaniem jest jechać i zwyciężyć. — Podpisano Mussolini".

Zgodnie z tym rozkazem fabryka Alfa Romeo wzięła udział w zawodach i... zwyciężyła.

Widzimy zatem, że dyktator włoski ma czas zajmować się nawet takiemi, zdawałoby się, drobiazgami, jak śledzenie za przebiegiem zawodów samochodowych. Pod jego silną i zarazem rozumną ręką sport automobilowy, tak zresztą jak i cały automobilizm, musiał dojść do stanu kwitnącego.

Mając za sobą tak możnego protektora, włoski sport automobilowy posiada niezmiernie bojową postawę, która polega przedewszystkiem na szerokiem uczestnictwie włoskich kierowców i maszyn we wszelkich rozgrywkach międzynarodowych, a następnie na poszukiwaniu nowych formuł sportowych. Nie należy zapominać, że w roku 1926, gdy, skutkiem stosowania szablonowych formuł, zaznaczył się kompletny upadek wyścigów samochodowych, Włosi pierwsi zaczęli dopuszczać





Widoki z toru Madonie na Sycylji.

[20]



Asy włoskiej kierownicy. U góry Campari, Nuvolari, Maserati, pośrodku Borzacchini, Varzi, Fagioli, u dołu Caflisch, Biondetti, Clerici.

do zawodów wszystkich kierowców i wszelkie samochody bez żadnych ograniczeń, wynagradzając zwycięsców sowitemi nagrodami pieniężnemi. Dziś na niezależnych kierowcach i na nagrodach pieniężnych oparte są wszystkie większe wyścigi na świecie, to też Włochom słusznieby się należał tytuł odnowicieli sportu samochodowego.

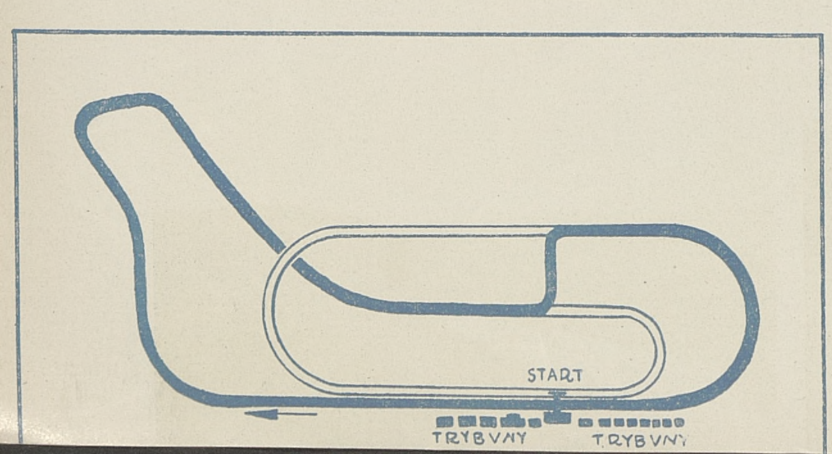
Przy tak niebywałym rozroście automobilizmu sportowego, Włosi posiadać muszą naturalnie odpowiednie tereny i instalacje, umożliwiające rozgrywanie zawodów samochodowych. Na pierwszy plan wysuwa się tu wspaniały autodrom, położony w parku książęcym w miejscowości Monza koło Medjolanu. Na interesującym torze tego autodromu, mierzącym, po niedawno dokonanych modyfikacjach, 7 kilometrów w obwodzie, rozgrywane są co roku największe wyścigi o Grand Prix Italji.

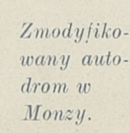
Jeden autodrom nie wystarczał na potrzeby automobilistów włoskich, to też w roku bieżącym wybudowano drugi tor wyścigowy w Rzymie, wokół nowopowstałego olbrzymiego lotniska w Littorio. Tor rzymski mierzy w obwodzie 4 kilometry i, jak wykazały pierwsze rozegrane na nim zawody, pozwala na rozwijanie szybkości przeciętnych ponad 160 klm/g.

Oprócz powyższych dwóch autodromów istnieje we Włoszech cały szereg stałych obwodów szosowych, na których co roku urządzane są wyścigi samochodowe. Przedewszystkiem należy tu naturalnie wymienić znany wszystkim tor Madonie na Sycylji, który od kilkudziesięciu już lat jest terenem słynnych wyścigów Targa Florio. Tor Madonie posiada długość 108 kilometrów i zawiera w swym obwodzie przeszło półtora tysiąca trudnych górzystych zakrętów. Oprócz toru sycylijskiego posiadają Włosi piękne obwody szosowe, przystosowane do rozgrywania wyścigów, w Messynie, w Aleksandrji, w Mugello, w Cremonie i w wielu jeszcze innych miejscowościach, a między innemi nawet w swej kolonji afrykańskiej, w Trypolitanji.

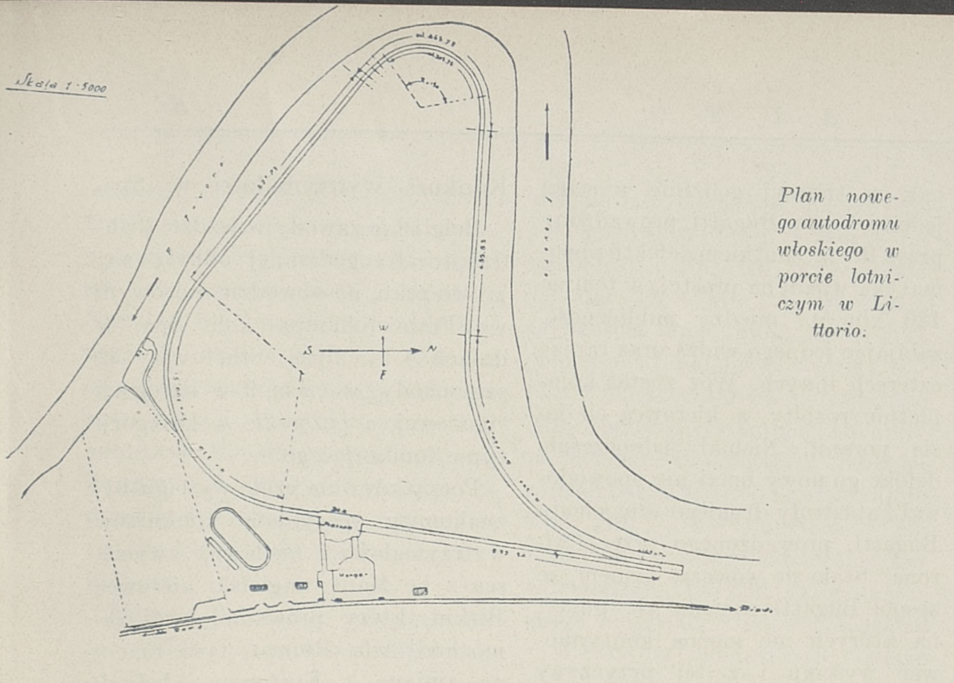
Na tych wszystkich torach i szosach włoskich toczą się przez cały sezon interesujące i urozmaicone batalje, przyczem najpoważniejsze imprezy kalendarza sportowego stanowią wyścigi o Grand Prix Italji i o nagrodę Targa Florio, jak również jedyny w swoim rodzaju wyścig tysiącmilowy, rozgrywany na dystansie 1600 kilometrów na niezamkniętych drogach. Pozatem odbywają się dziesiątki innych wyścigów płaskich i górskich, oraz raidów samochodowych, w których organizację kładą Włosi wiele inwencji, wynajdując coraz to nowe formy i formuły konkurencji, co chroni ich imprezy od szablonu, zabijającego zainteresowanie zawodników i publiczności.

Jeżeli dodać do tego, że w większości imprez włoskich stosowane są nagrody pieniężne, zrozumiałem się staje żywiołowe zainteresowanie sportem samochodowym, panujące obecnie w Italji. Wynikiem tej sytuacji jest naturalnie niezmiernie liczna konkurencja w zawodach oraz wysoka klasa włoskich zawodników.





Zmodyfikowany autodrom w Monzy.



Plan nowego autodromu włoskiego w porcie lotniczym w Littorio.

Żaden inny kraj na świecie nie posiada tylu znakomitych kierowców wyścigowych, ilu ich wychodował automobilizm włoski. Wystarczy tu wymienić kilka nazwisk italskich mistrzów, takich jak Varzi, Nuvolari, Campari, Fagioli, Borzacchini, Maserati, Conelli, Caflisch, Biondetti, Minozzi, Clerici i tylu, tylu innych, z których każdy ma za sobą długi szereg sukcesów w najpoważniejszych zawodach międzynarodowych, aby sobie uświadomić, że pod względem ilości i klasy swych zawodników barwy włoskie nie mają nigdzie konkurencji.

Wielka żywotność sportu automobilowego wywołuje naturalnie we Włoszech znaczne zapotrzebowanie na specjalne samochody sportowe i wyścigowe, których produkcję niemal że zmonopolizowały w swych rękach dwie fabryki: Alfa Romeo w Medjolanie i Maserati w Bolonji. Obie te firmy rywalizują ze sobą zaciekle we wszystkich imprezach włoskich oraz w czołowych zawodach międzynarodowych, propagując na całym świecie kwitnący stan automobilizmu sportowego w Italji.

Marjan Krynicki

Wielkie zawody zagraniczne
Le grandi imprese estere

Grand Prix Rzymu

Tegoroczne wyścigi o Grand Prix Rzymu rozegrane zostały w dniu 7 czerwca na nowowybudowanym torze samochodowym wokół lotniska w Littorio. Jak widzimy z załączonego planu, nowy ten tor posiada kształt dosyć nieregularny, obejmujący kilka rozległych łuków oraz jeden niezmiernie ostry zakręt. Naogół nowy tor włoski pozwala jednak na rozwijanie znacznych szybkości, gdyż wiraże są popodwyższane. Długość toru wynosi 4 klm.

Do zawodów zgłoszono znaczną liczbę 45 samochodów. Podczas treningów wydarzył się tragiczny wypadek, a mianowicie kierowca Tabacchi przewrócił się z samochodem, ponosząc śmierć na miejscu.

Wyścigi składały się z przedbiegów w kategorjach, oraz z finału dla zwycięsców przedbiegów. Wyniki przedbiegów wypadły następująco (dystans 150 klm.):

Kat. 1100 ccm.: 1. Scaron (Amilcar) 45 m. 53,6 s., szybkość średnia 131 klm./g.; 2. De Caroli (Salmson) 49 m. 12 s.

Kat. 2000 ccm.: 1. Biondetti (Maserati) 41 m. 23 s., szybkość średnia 145 klm./g.; 2. Savi (Maserati) 42 m. 40 s.

Ekipa angielska, Sir Henry Birkin i Earl Howe, zwycięscy zawodów w Mans, dn. 14 czerwca.



(*Photo Keystone*)

Kat. 3000 ccm.: 1. Varzi (Bugatti) 37 m. 47,2 s., szybkość średnia 159 klm. /g.; 2. Fagioli (Maserati) 37 m. 52 s.

Kat. pow. 3000 ccm.: 1. Maserati (Maserati) 40 m. 14,6 s., szybkość średnia 148 klm. /g.; 2. Di Vecchio (Itala) 46 m. 52 s.

Zwycięscy z poszczególnych kategorji rozegrali między sobą finał zawodów na przestrzeni 240 klm. w 60 okrążeniach toru. Początkowo bieg prowadził w szybkiem tempie Varzi, a gdy ten się wycofał skutkiem defektu, wyścig zakończony został wielkim triumfem samochodów Maserati, które zdobyły trzy pierwsze miejsca. Na czele klasyfikował się sam konstruktor Ernest Maserati na wozie szesnastocylindrowym, o czterolitrowej pojemności cylindrów. A oto szczegółowa klasyfikacja:

1. Maserati (Maserati) 1 g. 34 m. 32,2 s., szybkość średnia 152 klm./g.; 2. Dreyfus (Maserati) 1 g. 35 m. 36 s.; 3. Biondetti (Maserati) 1 g. 39 m. 26,6 s.; 4. Ruggeri (Talbot) 1 g. 39 m. 49 s.; 5. Cerami (Maserati) 1 g. 41 m. 10 s.; 6. Fagioli (Maserati) 1 g. 50 m. 02 s.

Najszybsze okrążenie toru zrobił Varzi na Bugatti, osiągając przeciętną 163 klm./g.

Konkurs wytrzymałości w Mans.

Najwspanialsze światowe zawody w jeździe dwudziestoczterogodzinnej po szosie, organizowane przez francuski Automobilklub Zachodni na obwodzie w Le Mans, odbyły się w tym roku w dniach 13 i 14 czerwca. Po kilku latach słabszego zainteresowania powróciła dawna świetność tej imprezy, gdyż na starcie stanęło 25 samochodów, znakomicie przygotowanych do ciężkiej próby i prowadzonych przez najwytrawniejszych kierowców.

Na początku wyścigu zaznaczyła się wyraźna przewaga fabrycznego zespołu samochodów Bugatti, które szły na czele, zresztą nie bez walki z dwiema maszynami Alfa Romeo, oraz z potężnym Mercedesem. Jednak w trzeciej godzinie wyścigu jeden z wozów Bugatti, prowadzony przez Rosta, skutkiem defektu pneumatyka wpadł na prostej, w tempie 180 klm./g., między publiczność, zabijając jednego widza oraz raniąc czterech innych. Wóz został kompletnie rozbity, a kierowca ciężko się poranił. Niemal jednocześnie defekt gumowy omal nie spowodował katastrofy drugiego samochodu Bugatti, prowadzonego przez Chirona. Stało się wówczas jasnem, że zespół Bugatti posiada złe gumy, na których nie można kontynuować wyścigu i z tej przyczyny pozostałe wozy alzackiej fabryki zostały wycofane z zawodów.

Odtąd na torze zapanowały niepodzielnie dwa szybkie wozy Alfa Romeo. Na czele szła początkowo maszyna, którą prowadzili na zmianę Zehender i Marinoni, jednak w dziewiątej godzinie wyścigu pierwsze miejsce uzyskali na drugiej Alfie angielscy kierowcy Birkin i Howe i aż do końca zawodów nie pozwolili się nikomu wyminąć. Ponieważ Zehender i Marinoni wycofali się po czternastu godzinach jazdy, więc na drugiem miejscu w klasyfikacji znalazł się olbrzymi Mercedes-Benz, doskonale prowadzony przez Iwanowskiego i Stoffela.

Zwycięscy wyścigu przebyli w ciągu doby ogromny dystans 3017 klm. 654 m., rozwijając rekordową szybkość przeciętną 125,736 klm./g. Iwanowski i Stoffel przebyli przestrzeń 2905 klm. Następni w klasyfikacji byli: na trzeciem miejscu Richards i Davies na samochodzie Talbot z dystansem 2837 klm., na czwartem — Trebor i Balard na samochodzie Lorraine z dystansem 2453 klm., na piątem — Harvey i Bertelli na samochodzie Aston Martin z dystansem 2286 klm. i na szóstem — Vernet i Vallon na samochodzie Caban z dystansem 2092 klm. Pozostali współzawodnicy albo nie ukończyli wyścigu, albo zostali zdyskwalifikowani za różne przekroczenia wyjątkowo surowego regulaminu zawodów.

Konkurs wytrzymałości w Spa.

Belgijskie zawody w jeździe dwudziestoczterogodzinnej odbyły się, jak co roku, na obwodzie szosowym we Francorchamps koło Spa, w dniach 4 i 5 lipca. Startowały 33 samochody, w czem 9 w kategorji sportowej, a pozostałe w kategorji typu dominującego.

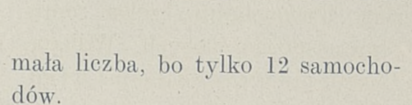
Początkowo na czele wyścigu był znakomity specjalista konkursów wytrzymałości i niedawny zwycięsca z Le Mans, angielski kierowca Birkin, który prowadził swój samochód Alfa Romeo, tym razem na zmianę z Eystonem. Jednak w ciągu nocy Anglicy zmuszeni byli się wycofać, skutkiem defektu w rozrządzie i pierwsze dwa miejsca zajęły potężne wozy Mercedes-Benz. Jedna z tych maszyn również wkrótce potem odpadła, skutkiem uszkodzenia skrzynki biegów, tak że w rezultacie największy dystans w ciągu doby przebyli kierowcy Zehender i Djordjadze na samochodzie Mercedes Benz, pokrywając przestrzeń 2543,5 klm. z szybkością przeciętną 106 klm./g., a drugie miejsce zajęli kierowcy Pesato i Felix na samochodzie Alfa Romeo, z dystansem 2489,5 klm. W kategorji samochodów typu dominującego najlepsze wyniki uzyskali kierowcy Sommer i Delemer na wozie Chrysler, którzy przejechali dystans 2413,6 klm. z szybkością średnią 100,5 klm./g., Drugie miejsce w tej kategorji przypadło obsadzie Helaers i Vasselle na samochodzie Hotchkiss z dystansem 2354,2 klm. Nagrodę królewską za najlepszy wynik zespołowy zdobyły trzy małe samochody D. K. W. z napędem na przednie koła.

Grand Prix Francji.

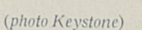
Na podstawie porozumienia, jakie zawarły między sobą automobilkluby Francji, Belgji i Italji, trzy wyścigi o Grand Prix tych państw rozgrywane są w tym roku według wspólnej formuły, określającej czas trwania wyścigu na dziesięć godzin. Jak już donosiliśmy w poprzednim

numerze, zawody o Grand Prix Italji, rozegrane w dniu 24 maja w autodromie Monza, zakończyły się zwycięstwem pary Campari i Nuvolari na samochodzie Alfa Romeo. Z kolei, w dniu 21 czerwca rozegrane zostały wyścigi o Grand Prix Francji, których teatrem był autodrom Montlhery pod Paryżem. Zawody, do których stanęły 23 samochody, odbyły się przy niezwykle silnem zainteresowaniu publiczności.

Odrazu po starcie rozpętała się przewidywana zaciekła walka pomiędzy trzema zespołami fabryk Bugatti, Alfa Romeo i Maserati. Początkowo, ku ogólnemu zdziwieniu, górowały niezwykle szybkie samochody Maserati, które jednak nie wytrzymały dłuższej jazdy w szalonem tempie (średnio ponad 133 klm./g) i zaczęły się zatrzymywać skutkiem różnych defektów. Na czoło wyszedł wówczas zespół Bugatti i wydawało się nawet, że wyścig zakończy się bezapelacyjnem zwycięstwem alzackiej marki. Los jednak nie był dla niej aż tak łaskawy. Pod koniec wyścigu dwa samochody Bugatti musiały się wycofać skutkiem defektów i zwycięstwo barw francuskich nie wypadło tak okazale. Pierwsze miejsce zajęli kierowcy Chiron i Varzi na samochodzie Bugatti, przebywając dystans 1258 klm. z przeciętną szybkością 125,8 klm/g., ale na drugiem miejscu ukończyli wyścig Campari i Borzacchini na samochodzie Alfa Romeo z dystansem 1215 klm., na trzeciem Biondetti i Parenti na samochodzie Maserati z dystansem 1187 klm., a na czwartem Birkin i Eyston na samochodzie Maserati z dystansem 1185 klm. Piąte miejsce zajęli niezależni kierowcy Senechal i Fretet na samochodzie Delage z dystansem 1142 klm., wyprzedzając fabryczną obsadę Minoia i Zehender na samochodzie Alfa Romeo, która przebyła 1126 klm. Pozostali konkurenci wyścigu nie ukończyli.



Bugatti (na lewo) daje ostatnie wskazówki Varzi przed biegiem Grand Prix Francji.



(photo Keystone)



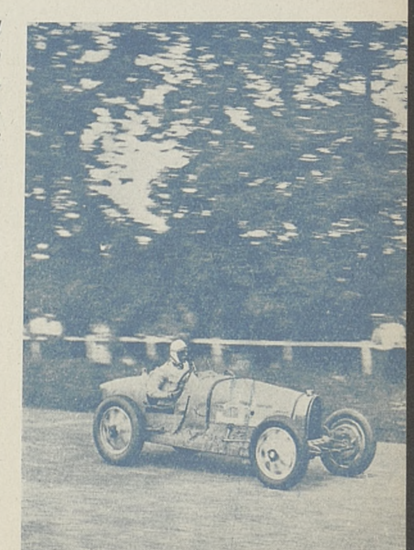
Ekipa Chiron-Varzi wygrała Grand Prix Francji.

(photo Keystone)

Grand Prix Belgji

Firma Alfa Romeo zwyciężyła w Monzy, firma Bugatti tryumfowała w Montlhery. Ostateczne rozstrzygnięcie tego pasjonującego meczu nastąpiło w dniu 12 lipca na torze we Francorchamps koło Spa, podczas wyścigu o Grand Prix Belgji, który odbył się również według formuły dziesięciogodzinnej. Wzięła w nim udział stosunkowo mała liczba, bo tylko 12 samochodów.

Wyścig był pomimo tego bardzo interesujący. Odrazu po starcie wysforowali się na czoło dwaj najzacieklejsi i zarazem najgroźniejsi rywale, Varzi na samochodzie Bugatti, oraz Nuvolari na samochodzie Alfa Romeo i przez pierwsze 200 kilometrów szli niemal koło w koło, bijąc raz po raz rekord okrążenia toru. Później jednak sytuacja się zmieniła. Chiron, który zastąpił Varziego przy kierownicy, musiał się wycofać skutkiem uszkodzenia napędu magneta, a widząc to Nuvolari zmniejszył tempo, nie obawiając się już widocznie konkurencji pozostałych zawodników. Lekkomyślność ta srodze się na nim zemściła, gdyż kierowcy Williams i Conelli na samochodzie Bugatti przybliżyli się do prowadzącej bieg Alfy i gdy ta zatrzymała się dla nabrania benzyny i zmiany gum oraz taśm hamulcowych, wyszli na pierwsze miejsce, zdobywając znaczną przewagę. Na nic się już nie zdały wysiłki, jakie podjął Nuvolari wraz ze swym współtowarzy-



Samochód Chiron'a w pełnym biegu na zawodach o Grand Prix Francji.

(photo Keystone)



szem Borzacchinim, celem odrobienia straconej pozycji. Williams i Conelli nie pozwolili się już wyminąć i wygrali wyścig, przebywając przestrzeń 1320 klm. z szybkością średnią 132. klm/g. Nuvolari i Borzacchini musieli się zadowolnić drugiem miejscem po przejechaniu 1309 klm. Trzecie miejsce zajęli Minoia i Minozzi na smochodzie Alfa Romeo z dystansem 1274 klm., czwarte — Birkin i Lewis na samochodzie Alfa Romeo z dystansem 1240 klm., piąte — Iwanowski i Stoffel na samochodzie Mercedes Benz z dystansem 1206 klm., a szóste Pesato i Felix na samochodzie Alfa Romeo z dystansem 1088 klm. Pozostali zawodnicy nie dotrwali do końca wyścigu.

W ostatecznej klasyfikacji trzech wyścigów o Grand Prix Francji, Italji i Belgji, tytuł mistrza międzynarodowego otrzymał dosyć niespodziewanie włoski kierowca Minoia, który zdobył tylc samo punktów co faworyt Campari, a pokonał go większą ilością kilometrów przejechanych we wszystkich trzech wyścigach.

Medjolański Salon Automobilowy 1931
Il Salone dell'automobile a Milano 1931

Tradycyjnym już zwyczajem, pod czas Targów Medjolańskich, otwarty został 17-go kwietnia we wspaniałym gmachu ,,Palazzo dello Sport'' Włoski Salon Automobilowy. Pokaz, urządzony z wielkim, właściwym włochom, gustem robił wspaniałe wrażenie. U stropu wielkiej hali pałacu zawieszono przezroczystą zasłonę ze sfałdowanych tkanin o delikatnie stonowanych kolorach, we środku dekoracja świetlna, ściany i boki przybrane sztandarami i kwiatami składały się na niesłychanie harmonijną całość. Wielką uwagę zwrócono na oświetlenie. Bezpośrednich świateł nie było zupełnie, uniknięto w ten sposób rażących oczy kontrastów między światłami i cieniami i w tem pośredniem oświetleniu zyskiwały błyszczące i lśniące eksponaty.

Mimo niewielkiego udziału zagranicy (Rolls Royce, Packard, Reo, Cord, Gräf und Stift, Bugatti i Austin — oto wszystko w dziale samochodów osobowych), salon był bardzo ciekawy, cały bowiem, bez wyjątku, przemysł włoski był w nim reprezentowany. Rzecz charakterystyczna: pomimo kryzysu ekonomicznego, który się tutaj, jak wszędzie obecnie, daje bardzo odczuwać, większość wystawionych samochodów to maszyny z potężnemi silnikami luksusowemi. Że zagraniczne fabryki (za wyjątkiem tylko Austina) poszły w tym kierunku — nic dziwnego: niedawno wprowadzono taryfa celna włoska na samochody jest tego przyczyną, ale i stoiska krajowych wytwórni zapełnione były modelami maszyn sportowych, istnemi cackami mechanicznemi, lub wielkiemi samochodami, o karoserjach piękniejszych jedna od drugiej. Mimowoli nasuwało się pytanie, gdzie znajdą się reflektanci na tyle pięknych wprawdzie, lecz bardzo kosztownych eksponatów.

Rozpocznijmy od samochodów osobowych. Zasadniczych konstrukcyjnych zmian w wystawionych podwoziach niema, natomiast kilka fabryk włoskich prezentuje nowe modele, które wzbudziły duże zainteresowanie.

Na pierwszem miejscu wymienić należy największą i najpopularniejszą markę włoską: FIAT, która sama jedna sprzedaje więcej samochodów, niż wszystkie inne włoskie marki razem. Na stoisku jej widniała ostatnia nowość — model 522.

W stoisku Fiata znajdowały się jeszcze serje ,,sportowe'' dawniej wypuszczonych modeli: ,,514 M.M.'' i ,,525 S.S.'', oba wozy niskie, smukłe, karosowane sportowo, przekomprymowane, na duże szybkości (514 M.M. osiąga 105 km/g, 525 S.S. — 120 km/g), słowem maszyny ,,de grand sport''.

Żałować należy, że na stoisku nie pomieszczono ani jednego nagiego podwozia, specjalnie zaś modelu 522, którym publiczność bardzo się interesowała.

Zarzutu tego nie można było postawić starej medjolańskiej firmie BIANCHI (w Polsce zresztą zupełnie nieznanej). Wystawiła ona przedewszystkiem podwozie swego nowego ośmiocylindrowego typu ,,S. 8'' o litrażu 2904 cmc. Typ ten, z klasycznemi rozwiązaniami zagadnień konstrukcyjnych, zwracał ogólną uwagę swą prostotą, starannem wykonaniem i stosunkowo niską ceną. Oprócz tego typu na stoisku znajdowało się kilka modeli dawniejszego czterocylindrowego typu ,,S 5'', bardzo rozpowszechnionego we Włoszech, szczególnie jako taksówki.

LANCIA wystawił dziewiątą już serję swej sławnej ,,Lambda'', różniącej się od swoich poprzedniczek drobnemi tylko szczegółami: zwiększeniem ilości obrotów silnika (z

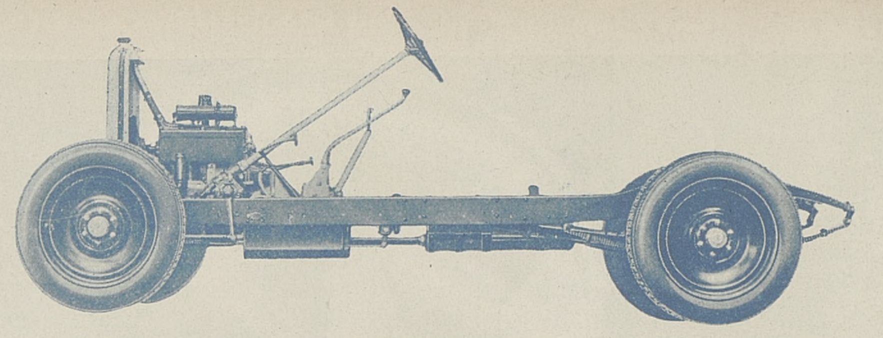


(*photo Abeni et Co. Milano*)

3000 do 3500), co powiększa jego moc z 65 na 68 MK przy niezmienionym litrażu — 2570 cmc, ponadto całym szeregiem ulepszeń konstrukcyjnych w detalach. Nowością na tem stoisku była ośmiocylindrówka Dilambda na skróconem podwoziu; dało to zmniejszenie jego wagi z 1200 na 1150 kg, zmniejszenie spożycia benzyny z 23 na 21 litrów na 100 km, przy jednoczesnem zwiększeniu szybkości do 130 km/g. Szczególnie rzucało się w oczy piękne „coupe royal" na tym typie karosowane.

ALFA ROMEO była najliczniej ze wszystkich marek reprezentowaną w Salonie, nietylko na swojem stoisku, ale i w dziale karoseryj. Na stoisku zainteresowanie widzów skupiało się głównie na podwoziu „6 C Gran turismo", opatrzonem w sześciocylindrowy silnik, 1750 cmc, z kompresorem, o mocy 85 MK, dający wozowi, karosowanemu w dwuosobowy spider, szybkość przeszło 145 km/g, przy zużyciu benzyny 18—20 litrów na 100 km. Aczkolwiek fabryka buduje już ośmiocylindrowe wozy (które w międzyczasie zdobyły pierwsze nagrody w Targach Florio i w Monzy) to jednak program handlowy na rok 1931 oparty jest jeszcze cały na sześciocylindrówkach o litrażu 1750 cmc. Jako wóz par excellence sportowy, Alfa Romeo cieszy się wielką popularnością szczególnie u zwolenników wielkich szybkości i u amatorów pięknych linij.

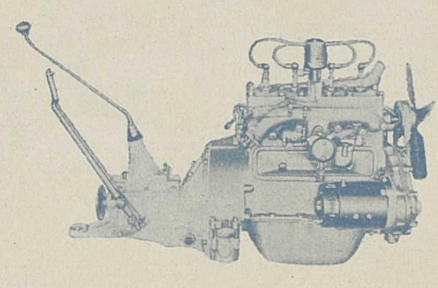
ISOTTA FRASCHINI wystawił kilka wozów karosowanych z wielkim przepychem, jednak co do gustu niektórych z nich możnaby było poczynić pewne zastrzeżenia. Wszystkie te wozy, jak również gołe podwozie były nowego typu „8 B". Typ ten, wywodzący się



Podwozie Fiat model 514.

z typu 8A, ma silnie wzmocnioną ramę. Silnik, ośmiocylindrowy, 95×130, o litrażu 7300 cmc, zachowując w głównych zarysach charakterystykę poprzednika, uległ zmianom w osprzęcie: wbudowano dwa pionowe gaźniki Zenith, z podgrzewaniem rur zasysających przez gazy wydechowe, powiększono moc silnika w rozruszniku i t. p. Dokonano również zmian w skrzynce szybkości, zwracając szczególną uwagę na usunięcie zgrzytów przy zmianach. Isotta jest wozem bardzo drogim, przeznaczonym dla bardzo wymagającej klienteli (i dla snobów), nie szczędzono więc niczego, aby jadącym dać nietylko bezpieczeństwo, ale i najwyższy komfort. To też prowadzenie wozu, mimo dużej wagi (berlina — 2800 kg) jest nadzwyczaj łatwe, zawieszenie idealne, hamulce potężne, słowem wóz najwyższej klasy. Nic więc dziwnego, że liczy się on do tych nielicznych marek europejskich, które zdobyły sobie rynek północnoamerykański.

CITROËN, który, jako ,,Citroën Italiana'' buduje w swojej, na dużą skalę zakreślonej fabryce w Medjolanie, samochody na rynek włoski, wystawił swoje dwa typy ,,C. 6 III'' i ,,C. 4''. O ile ten ostatni, z sześciocylindrowym silnikiem, 2442 cmc pojemności, nie wiele się różni od tego typu z lat poprzednich, o tyle przy budowie C. 4, czterocylindrowego, 1628 cmc, wprowadzono tak wiele ulepszeń, że fabryka nazwała go ,,Super 4''. Z ważniejszych zacytujmy: silnik umocowany na specjalnych przecznicach z poduszkami gumowemi, uproszczony i wzmocniony obieg wody, wentylator przybliżony do silnika, co zmniejsza drgania, gaźnik nowego typu, jednostajnie zasilający wszystkie cylindry, rozrusznik pomieszczony w dostępnem miejscu, sprzęgło nowej bu-



Silnik Fiat mod. 514.

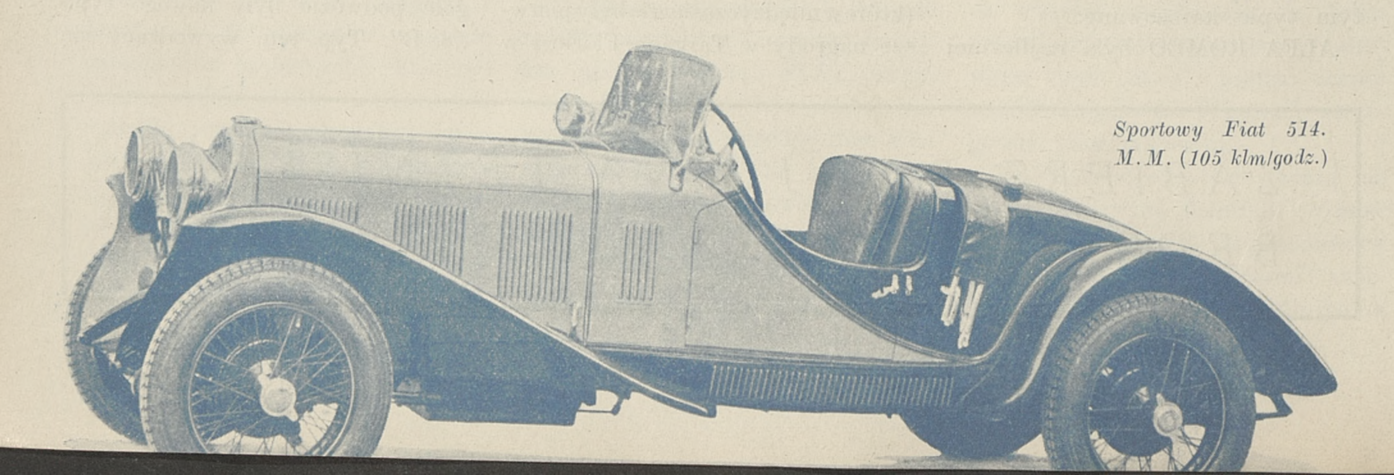
dowy, skrzynka biegów, kierownica i tylna oś przerobione na wzór tychże organów w typie C. 6, hamulec nożny — servofrein i t. p.

Grupa ,,O.M.'' — ,,ANSALDO'' (obie te fabryki bowiem, przechodzące ciężki kryzys finansowy, sfuzjonowały się przed niedawnym czasem) nowości nie wystawiła. Pierwsza pozostała wierną swoim dwum, znakomitym zresztą typom: ,,46. S. 4'', czterocylindrowemu, 1600 cmc i ,,665. N. 5'', sześciocylindrowemu, 2200 cmc, zaprezentowawszy oba różnie karosowane, na swojem stoisku. Ansaldo pokazał również dwa typy, na których ogranicza swój program konstrukcyjny: ,,18'' sześciocylindrowy, 2780 cmc, z warjantami w długości ramy i ,,22'', ośmiocylindrowy 3500 cmc.

ITALA, która również przeszła przez ciężki kryzys i w której kreślarniach opracowuje się obecnie nowy typ, pokazała swoje konstrukcje z lat poprzednich typy ,,65'' i ,,61'', posiadające oba sześciocylindrowy silnik o tych samych wymiarach 65×100, z tem tylko, że w typie ,,65'', dzięki zmianom konstrukcyjnym i zwiększeniu ilości obrotów, moc silnika zwiększona jest z 50 do 75 MK.

Na stoisku CEIRANO (którego oddział samochodów ciężarowych należy do konsorcjum ,,Fiat Veicoli Industriali'') widzimy jedyny, budowany przez tę fabrykę typ osobowy — ,,S 150 VVV'' z czterocylindrowym silnikiem, pojemności 1460 cmc, wyróżniający się zawieszeniem kół przednich, od siebie niezależnych, patentu Parisi. Wóz ten cieszy się we Włoszech dużą popularnością.

Najmłodsza z marek włoskich — MASERATI, nie miała własnego stoiska i była reprezentowana przez jeden wóz, wystawiony przez fabrykę karoserji Castagna. Maserati, który przez długie łata pracował u Isotta Fraschini, założył przed



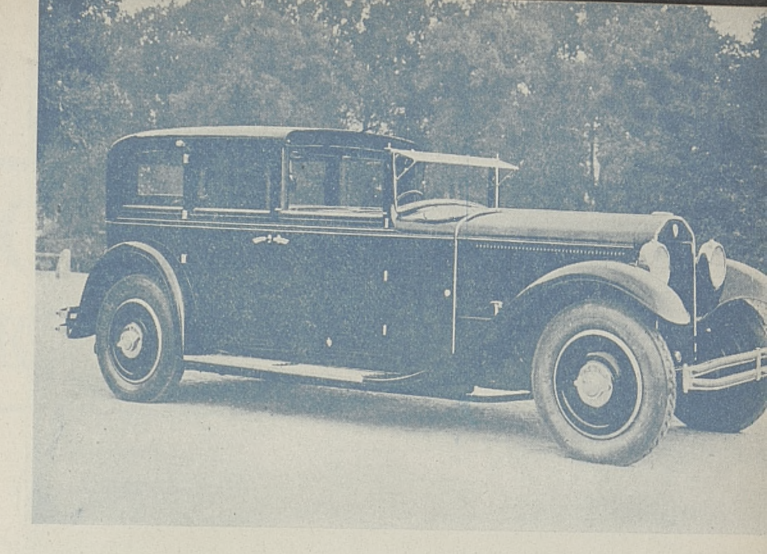
Sportowy Fiat 514. M.M. (105 klm/godz.)

pięciu laty niewielką fabrykę w Bolonji i rozpoczął budowę samochodów wyłącznie sportowych i wyścigowych. Już w 1929 roku ustaleniem na swoim 16-o cylindrowym wozie rekordu światowego na 10 km lancé — 247 km g, wyrobił sobie imię, obecnie zaś staje we wszystkich wielkich biegach włoskich, a także niektórych zagranicznych, zajmując zawsze zaszczytne miejsca.

O markach zagranicznych, które czytelnikom „Auta" znane są ze sprawozdań z innych europejskich salonów, nie będziemy mówili, przejdziemy do fabryk karoseryj, które zajęły pokaźną część głównego hallu. Nie wspominając już o wielkich markach: Cesare Sala, Castagna, Touring, Farina i inn. należy stwierdzić, że na ogół, z bardzo tylko nielicznemi wyjątkami, karoserje włoskie odznaczały się elegancją i gustem, zarówno w linjach, jak w doborze kolorów i materjałów.

Najbardziej rozpowszechnionym typem był „guide interne"; otwarte karoserje spotykało się prawie wyłącznie na podwoziach sportowych, torpedo stanowiły nieliczne tylko wyjątki.

W karoserjach zamkniętych przeważały kolory ciemne: czarny, granatowy, czerwony; sportowe lakierowane były na bardziej jasno, nie raz nawet przesadnie, spotykało się np. kanarkowe. Duży postęp w budowie zaznaczał się oszczędnością na wadze, przy jednoczesnem powiększeniu odporności karoserji i jej komfortu, napotkaliśmy np. piękne i bardzo wygodne „guide interne" ważące niespełna 150 kg, co jest przecież rekordową cyfrą. Chromowanie części metalowych, dawniej spotykane tylko na drogich maszynach, coraz bardziej się rozpowszechnia, co uważać należy za duży postęp, wobec wyższości chromowania nad niklowaniem. Wszystkie fabryki, nie czekając na odnośne zarządzenia prawne, wprowadziły szyby z nierozpryskującego szkła.



Piękny Coupé Lancia Dilambda.

Z ciekawszych objektów, wystawionych w tym dziale, wymienić należy karoserję „Malov", która przy pomocy nieskomplikowanego mechanizmu bądź hydraulicznego, bądź elektrycznego, zmienia się w ciągu kilkudziesięciu sekund z eleganckiego torpedo, nieposiadającego żadnych wystających części, ani budy złożonej z tyłu, w szczelnie zamkniętą „berline" z dużą szybą w tylnej ścianie.

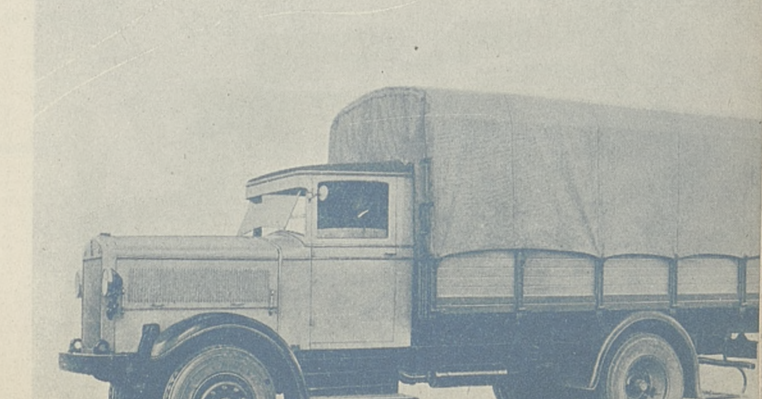
W galerji otaczającej główny hall, mieściła się dobrze obesłana wystawa nautyczna i motonautyczna, zaś na galerji pierwszego piętra znajdowały się stoiska fabrykantów akcesoryj: gum, kół, latarń, bateryj, magneto, dynamo, rozruszników, aparatów sygnalizacyjnych, zderzaków, obić, lakierów, szkieł, skrzynek na akcesorja, kufrów i waliz, ubrań sportowych i t.d. i t.d., słowem nieprzeliczony szereg wyrobów, niezbędnych — zdaniem wystawców — do wygodnej i bezpiecznej samochodowej jazdy.

Bardzo ciekawy i pokaźny był dział przyrządów dla „stacyj obslug" (service). Stacje takie, bardzo już zagranicą rozpowszechnione, zaczynają się powoli i we Włoszech wprowadzać, ciesząc się dużą wziętością u coraz liczniejszych posiadaczy samochodów, obywających się bez szofera. Dział ten był o tyle jeszcze ciekawy, że wiele bardzo przyrządów demonstrowano w ruchu.

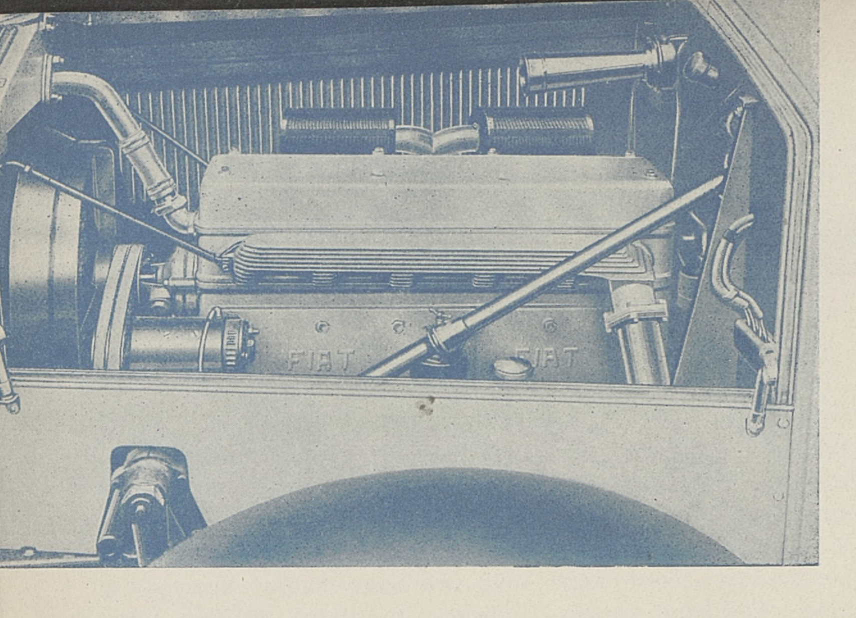
W dziale tym znajdowały się przyrządy do kontroli stanu hamulców, badania rozstawienia kół, badania światła, szybkiego i dokładnego szlifowania zaworów i t. d.

Wielką prostokątną halę, obok głównego gmachu, zajmowała imponująca wystawa samochodów ciężarowych i autobusów, na której spotykało się istotne nowości: trzy wielkie marki Fiat, Alfa Romeo i O. M. prezentowały wozy z silnikami Diesela, — Fiat typ własny, Alfa licencję Deutza, O. M. licencję Saurera.

W stoisku FIATa wystawione były — oprócz całej gamy wozów, począwszy od małego „514", a skończywszy na autobusie „640"



Ciężarówka Fiat 634.



Silnik Diesel sam. ciężar. Fiat model 634. N.

na 60 osób — samochody ciężarowe na ropę, typów: „632 N", nośności 4000 kg i „634 N" nośności 6000 kg. Różnią się one między sobą ilością cylindrów i, rzecz prosta rozmiarami podwozia, zasadnicza jednak ich charakterystyka jest jednakowa.

Silnik — monoblok sześciocylindrowy 105×150, pojemności 8310 cmc, daje, przy 1600 obrotach, moc 75 MK. Zawory są w głowicy, wał rozrządczy napędzany jest łańcuchem, rozrządzającym jednocześnie pompkę do paliwa i odśrodkowy regulator. Do rozruchu silnika służą dwa elektryczne silniki, chłodzenie wodne za pomocą pompki odśrodkowej, pompka do paliwa, systemu Boscha, z bezpośredniem wstrzykiwaniem do poszczególnych cylindrów. Waga silnika — 760 kg. Według informacyj fabryki, zużycie wynosi, przy pełnem obciążeniu, około 28 litrów na 100 km, to jest około 190 gr na MK/g, podczas gdy zużycie benzyny w normalnym silniku samochodowym waha się od 300 do 350 gr. Szybkość wozu wynosi 35 km/g, najsilniejszy spadek — 28%. Zarówno ten model, jak „632 N" przeszły już próby na długich dystansach z pomyślnemi rezultatami. Wydech jest zupełnie bezdymny i spalenie ma być tak kompletne, iż wewnętrzne oczyszczanie cylindrów może być rzadziej dokonywane, niż przy silnikach benzynowych. Nie podajemy opisu reszty podwozia, jako niczem nie różniącej się od normalnej.

Wóz „632 N" posiada silnik czterocylindrowy 105×160, o pojemności 5540 cmc, mocy 55 MK przy 1600 obrotach.

O. M., który już od lat dwóch buduje samochody ciężarowe z silnikami Diesela, licencji Saurer, wystawił, oprócz dawniejszych wielkich typów, nowy „469 F. 3", pojemności 1600 cmc, nadający się na podwozie pod mniejsze autobusy na 12 do 15 osób, ciężarówki dwutonnowe i t. p.

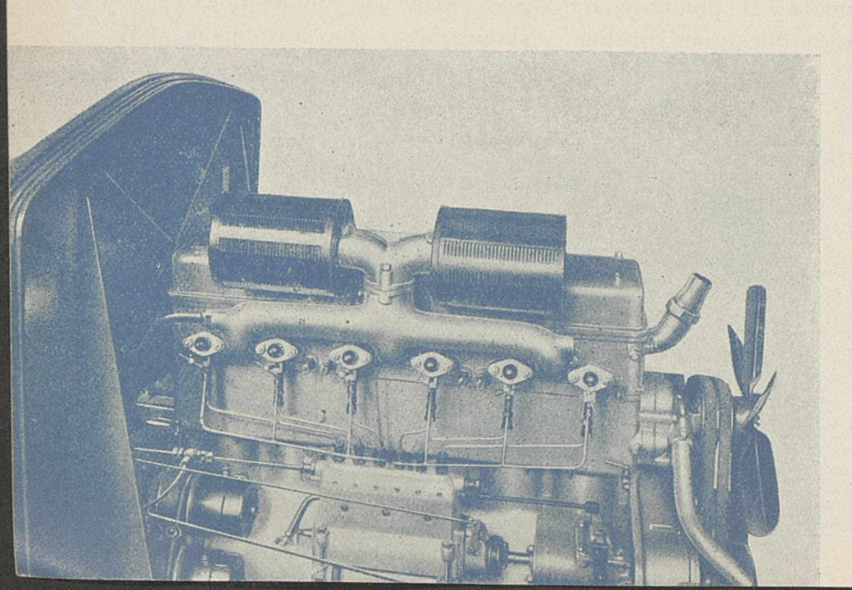
W stoisku ALFA ROMEO widniał Dieselowski silnik Alfa-Deutz na ropę, typu „F.M.S. 117", sześciocylindrowy 178×115, pojemności 10600 cmc, mocy 80/90 MK przy 1250 obrotach. Ponadto silnik ten znajdował się w dwóch podwoziach, licencji Büssing-Nag, z tych jedno, na 6 kołach, o nośności 10 tonn, drugie, czterokołowe, o nośności siedmiu tonn. Ogólną uwagę zwracało to pierwsze, a to dzięki swym rozmiarom: długość jego wynosi 11 m, zaś powierzchnia pod karoserję 8 m. kwadr.

Wielkością imponowały również autobusy na podwoziach Omikron LANCIA, „Super Pullman", typu amerykańskiego, na 70 siedzących miejsc i turystyczne, ze ściąganym dachem, przedziałem na bagaż, umywalnią, W. C.

Nie mogąc już dla braku miejsca, podawać bardziej szczegółowego opisu działu samochodów użytkowych, powiemy tylko, że wszystkie bez wyjątku ich typy miały swych reprezentantów w Salonie: począwszy od lekkiej taksówki, skończywszy na olbrzymim autobusie, znalazły się tam najrozmaitsze rodzaje wozów ciężarowych, na czterech i sześciu kołach, do specjalnych użytków, z wywrotkami rządzonemi mechanicznie, lub elektrycznie, przyczepki z hamulcami elektrycznemi, wozy do wywożenia śmieci, strażackie sikawki, ruchome sklepy nawet i t. d. i t. d.

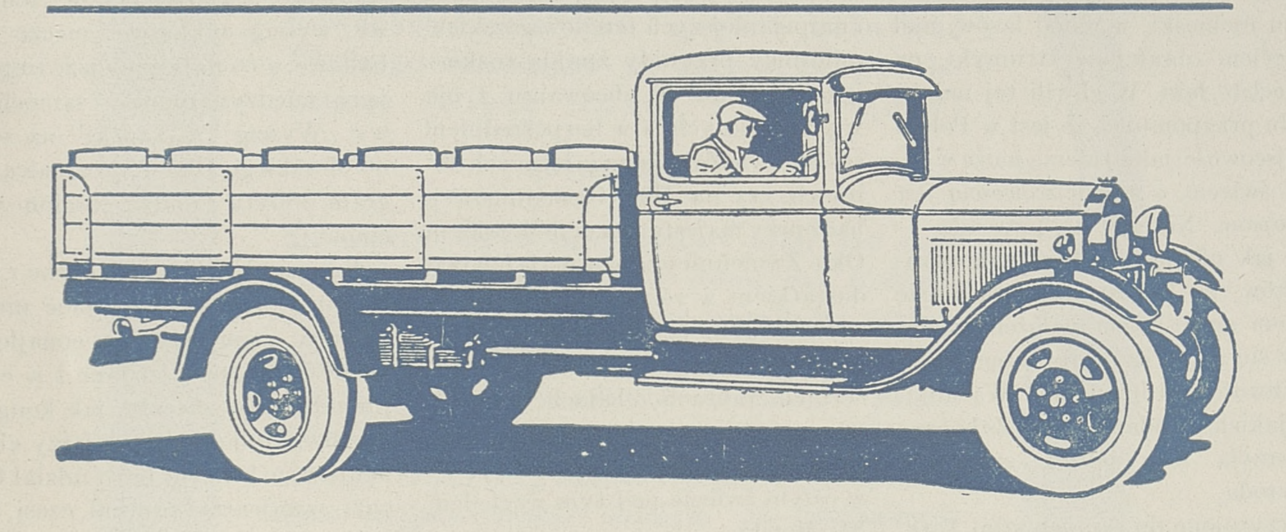
Jakież konkluzje wyciągnąć można było z wizyty w Salonie Medjolańskim? Widzimy, iż rok 1930, rok ciężkiego kryzysu, nie pozwolił konstruktorom włoskim na rozwinięcie skrzydeł tak, jakby tego oni pragnęli; niemniej rezultaty były względnie pomyślne i co dla przyszłości automobilizmu jest nader ważne, widać duży postęp w coraz większem stosowaniu trakcji samochodowej w życiu codziennem.

Jan Erlich.



Silnik Diesel sam. ciężar. Fiat 634 od strony zasilania.

SAMOCHODY FORD
I CIĘŻARÓWKI Z ROKU 1931



dają za swą cenę więcej niż kiedykolwiek. Są one przyjemne do kierowania, dobrze się prezentują, w stosunku do wielkiej wydajności, są bardzo tanie w użyciu, a przytem żaden inny pojazd mechaniczny nie opiera się o tak wydatną i szeroko rozgałęzioną organizację obsługi, jak samochody FORD. Wreszcie, jakiż samochód wygląda lepiej, mknie równiej, niż samochód osobowy lub ciężarówka FORD? Miejscowy odsprzedawca FORDA jest tym człowiekiem, którego należy się poradzić. Musiał on być fachowcem pierwszej klasy, aby móc zostać upoważnionym odsprzedawcą FORDA. Takim pozostał i teraz, aby nadal być odsprzedawcą FORDA!



FORD MOTOR COMPANY

Dokąd udać się na wywczasy letnie? Dove passare l'estate?—Zakopane.

Mamy już lato — lato tak miłe i rozkoszne na wsi, wśród lasów, wśród gór — a tak niejednokrotnie przykre wśród murów miast. Przyszło lato, a z niem pora, w której mieszkańcy miast z utęsknieniem wyczekują chwili, w której wyrwać się będą mogli z objęć rozpalonych murów i uciec od nich pod baldachim niebieski, w chłód lasów, nad kwieciem obramione strumyki, na kwieciste łąki. W chwili tej należy wielu przypomnieć, że jest w Polsce miejscowość, jakiej niema może w całym świecie, *a tą miejscowością jest Zakopane*. Nie jest to przesada — tak jak nie jest zasługą zakopiańczyków, że Zakopane znalazło się w tem szczęśliwem położeniu: złożyły się na to czynniki leżące poza możliwościami ludzkiemi. Warunki, w jakich znalazło się *Zakopane* stworzyła moc boska, stworzyła przyroda.

Przytulone do samych stóp Tatr, bezsprzecznie najpiękniejszych gór w świecie, z sąsiedztwa tychże i z ich piękna czerpie Zakopane wszystko i wszystko im zawdzięcza — a więc tak cudne i niezatarte wspomnienia pozostawiające widoki, jak znakomite i jedyne w Polsce warunki klimatyczne.

Zakopane położone około tysiąc metrów nad poziomem morza, posiada klimat alpejski z wszystkiemi jego przymiotami, a więc małą wilgotnością, niskie ciśnienie barometryczne, czystość i przejrzystość powietrza, bardzo duże nasilenie promieni słonecznych, rzadkie mgły. Zalety te uczyniły też z Zakopanego idealne miejsce wypoczynkowe i lecznicze, w którem odzyskują zdrowie i siły przedewszystkiem chorzy płucni i nerwowo. Dowodem tego powstawanie od szeregu lat na terenie Zakopanego licznych sanatorjów i domów zdrowia, jak wojskowego, nauczycielskiego, pocztowego, dziecięcego, akademickiego, i t. d. i t. d. Sława Zakopanego jako stacji leczniczej jest zresztą dostatecznie znana i niema potrzeby zbytnio o tem się rozpisywać.

Ale to nie jedyna zaleta Zakopanego, które rozłożone na dużej przestrzeni ma aż nadto miejsca, aby obok chorych pomieścić i zdrowych, to jest tych, którzy pragną wypoczynku tylko, czy rozrywek. A tych ostatnich dostarcza Zakopane niezliczoną moc i w różnej postaci. Turyści-taternicy znajdują w Tatrach jeden z najciekawszych i najpiękniejszych terenów górskich, miłośnicy przyrody znajdą rozkosz i zadowolenie w obcowaniu z nią w przepięknych, a w bezpośredniem sąsiedztwie Zakopanego leżących dolinach, czy na Hali Gąsiennicowej, bądź przy majestatycznem Morskiem Oku. Zwolennicy zabaw mają ich pod dostatkiem w różnych lokalach rozrywkowych, jak hotel Bristol, na przedstawieniach teatralnych, koncertach, rautach i balach. Zwolennicy sportu mają tu taki program, jakiego nie daje nawet osławione w całym świecie pod tym względem St. Moritz.

Po odzyskaniu niepodległości nastąpił szybki rozwój Zakopanego. Liczba gości, która przed samym wybuchem wojny zaledwie przekraczała 10.000 rocznie, dochodzi już 50.000, a wliczając w tę cyfrę jednodniowe wycieczki, niemeldowane, znacznie tę cyfrę przekroczy. Dalszy rozwój Zakopanego jest zapewniony bezwzględnie, jakkolwiek zależy od pomocy, jaką Zakopane uzyskać będzie mogło od sfer rządowych, bez jakiej nie będzie w stanie wykonać naraz wszystkich inwestycyj, które pozwoliłyby mu stanąć w szeregu światowych uzdrowisk. Mimo to, zyskuje ono coraz większy rozgłos nie tylko w Polsce, ale i zagranicą, a liczba gości zagranicznych w Zakopanem — i to niemal ze wszystkich części świata — wzrasta coraz bardziej i stanowi już poważny odsetek ogólnej frekwencji. Dużą zasługę ma w tem hotel Bristol, hotel wybitnie reprezentacyjny, prowadzący kolosalną propagandę w kraju i poza krajem.

Sezon letni tegoroczny zapowiada się pod każdym względem dobrze. Horoskopy co do pogody, oparte na doświadczeniach i obserwacjach w zimie, są dobre i pozwalają już teraz wróżyć niemal z całą pewnością suche i pogodne lato. Pozwoli to na korzystanie w całej rozciągłości z wycieczek w głąb Tatr, pozwoli na korzystanie z boskiego tatrzańskiego powietrza i słońca. Zapowiedziane na lato tegoroczne imprezy sportowe, lekkoatletyczne, tenisowe, wyścig cyklistów, mecze footballowe, a co najważniejsze imponujący międzynarodowy samochodowy „Wyścig Tatrzański" na szosie do Morskiego Oka —urozmaicą program pobytu i dadzą gościom wiele emocyj.

Kawiarnie nasze połączone z dancingami przygotowują moc niespodzianek i sprowadzają conajlepsze orkiestry. Zapowiedziane i w części już odbyte wycieczki, jak kongresu międzynarodowego kolejarzy abstynentów, w którym brali udział francuzi, szwajcarzy, rumuni, czesi, duńczycy i. t. d., dalej wycieczka wszechsłowiańskiego zjazdu kobiet, wycieczka 23-go kongresu esperantystów, ogólno-polski zjazd lekarzy przeciw-gruźliczy i t. d. — wpłynęły i również bardzo wpłyną na ożywienie życia towarzyskiego.

W lipcu i sierpniu urządzona zostanie po raz pierwszy w Polsce „Górska Opera na Wolnem Powietrzu", budząca już dziś wielkie zainteresowanie. Wystawiona zostanie na tle pięknych gór Halka i Zemsta Jontka, znana ze swego piękna i malowniczości. A wreszcie— i co najważniejsze — Zakopane jest obecnie bezsprzecznie najtańszą miejscowością tego rodzaju w Polsce. Już za 8 do 16 zł. można znaleźć bardzo wygodne pomieszczenie z utrzymaniem w tańszych pensjonatach, w najdroższych i najwykwintniejszych nie przekracza ono 22 zł. Pod tym względem Zakopane od lat paru ma jaknajlepszą opinję.

Zatem przy wyborze miejsca na letnisko nie należy się wiele namyślać, a pakować manatki i jechać pod stopy Giewontu, gdzie czeka wszystkich balsamiczne boskie powietrze i przewspaniała natura.

Karol Kwaśniewski.

Dlaczego?

Dlaczego występują poważne defekty? Dlaczego dochodzi do niezmiernie skomplikowanych uszkodzeń części silnika? Dlaczego konieczne są reparacje, pochłaniające wiele czasu i pieniędzy?

Dlaczego?

Bo zastosowano niewłaściwy olej. Bo ochronna powłoka oleju pomiędzy tłokiem a ścianką cylindra lub też pomiędzy wałem czy czopem korbowym a panewką łożyska nie wytrzymała trudnych warunków pracy. Właściwe smarowanie, a więc właściwe użycie właściwej marki Gargoyle Mobiloil— oto najpewniejszy środek do uniknięcia poważnych uszkodzeń. Automobiliści, którzy stosują Mobiloil, unikają niepotrzebnych wydatków na reparacje i zwiększają długotrwałość swych pojazdów. Mobiloil ma prawo do tytułu: „Przodujący olej świata".

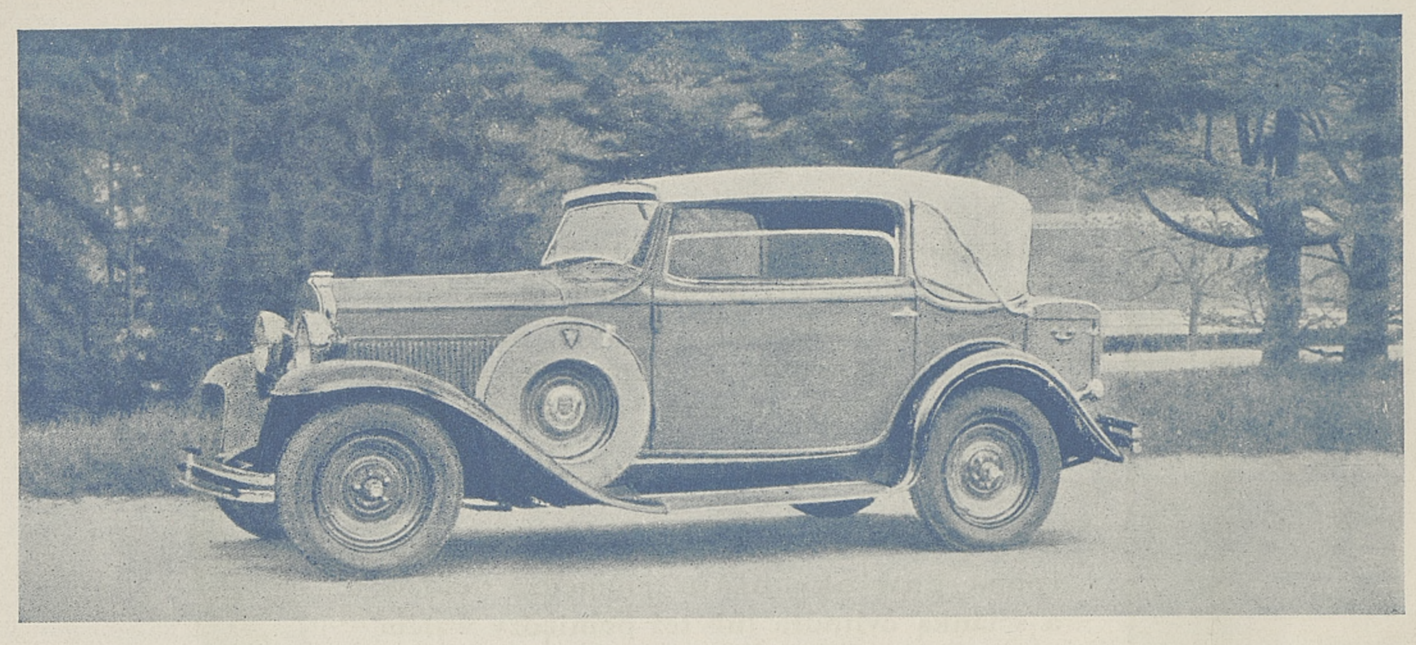
Mobiloil

ZAREJESTROWANA MARKA OCHRONNA

Każdy nasz odsprzedawca przyjmuje 2 i 5 litr. blaszanki z napisem: „Zwracamy zł. 1.65 wzgl. zł. 2.40 za nieuszkodzoną blaszankę" i wypłaca tę sumę.



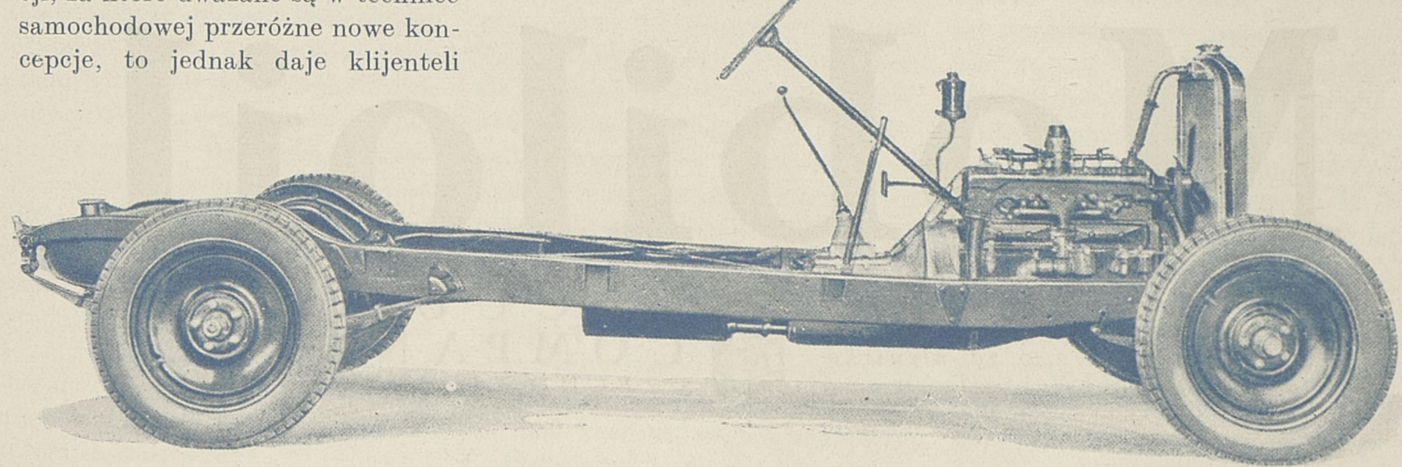
VACUUM OIL COMPANY S. A.
CZECHOWICE–WARSZAWA



Cabriolet 522.

Nowe modele Fiata — 522.
I nuovi modelli Fiat — 522.

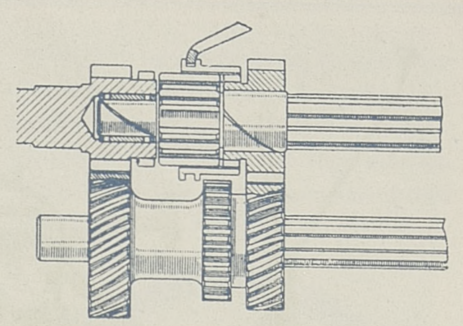
Niemałą sensacją jest wypuszczenie w dzisiejszych ciężkich czasach przez tak wielką fabrykę, co Fiat szeregu nowych modeli. Nie są to jednakowoż jakieś modele rewolucyjne. Słynna fabryka Turyńska unika eksperymentów na skórze swoich klijentów. Wszelkie wprowadzane przez nią nowości mogą być śmiało nazwane ulepszeniami, ponieważ Fiat adoptuje je dopiero po dłuższem doświadczeniu innych, gdy wykażą one w pełni swoją użyteczność. W ten sposób, choć Fiat rezygnuje z tak zwanych sensacji, za które uważane są w technice samochodowej przeróżne nowe koncepcje, to jednak daje klijenteli rzeczy zupełnie pewne, niezawodzące rzeczy, będące zupełnie ,,a point'', t. zn. skończone. Zbytecznem jest tu przypominać, że wśród setek przeróżnych nowości — nowych pomysłów i nowych rozwiązań mechanicznych, które wypuszczają corocznie na rynek różne mniejsze wytwórnie, tylko bardzo a bardzo znikomy procent przyjmuje się na stałe i adoptowane jest przez inne fabryki. W produkcji turyńskiej wytwórni rysuje się wyraźnie linja logiczna ewolucji. Nowe modele Fiata wywodzą się zawsze z dawniejszych. Zawsze można znaleźć w nich rodzinne podobieństwo do przodków, na pewnej zasadniczej pierwotnej koncepcji powstają ulepszenia które każdy nowy model czynią na swoją epokę doskonałym i skończonym i które stale i racjonalnie zbliżają produkcję Fiata do ideału. Mało która inna fabryka poszczycić się może tak zdecydowanym kierunkiem i tak racjonalnie pojętą metodą rozwoju, co Fiat. I dla tego wszystkie bez wyjątku modele Fiata są w całem słowa znaczeniu samochodami użytecznemi.



Podwozie 522.

W podobny sposób powstał i obecny benjaminek Fiata — model 522. Narodziny jego stały się sensacją nie dla tego, aby był to model rewolucyjny. — Jak wspomniałem Fiat nie jest rewolucjonistą. Sensacją jest pojawienie się nowego modelu przedewszystkiem w tak ciężkiej dobie obecnej, gdy wszystkie wytwórnie cechuje apatja i marazm, a powtóre w czasie pełnego jeszcze powodzenia poprzednich modeli tej wytwórni, uważanych w dalszym ciągu przez publiczność za ostatnie słowo w dziedzinie samochodu użytkowego. 522 wywodzi się z prostej linji z modelu 521. W zasadniczych organach i w linjach ogólnych 522 jest podobny do swojego rodzica, ale o ile od niego doskonalszy!

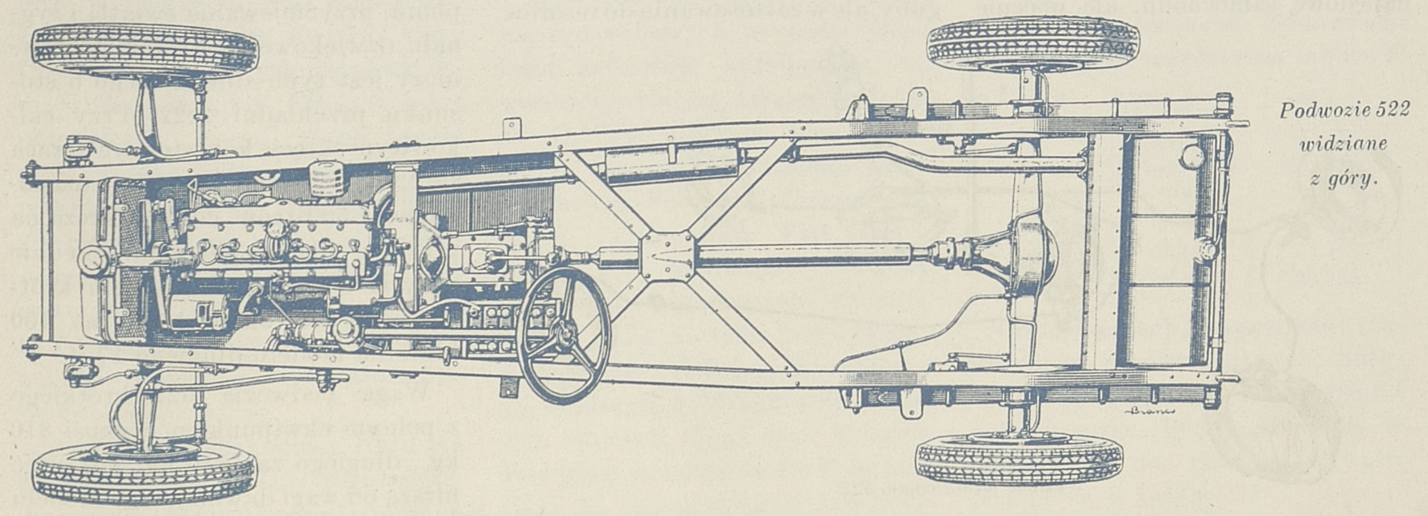
Silnik tego samochodu oznaczony N-em 122 posiada te same charakterystyki co silnik modelu 521. A więc 6 cylindrów o średnicy 72 mm., i skoku—103 mm. co daje łączną pojemność cylindrów 2516 cm³. Stopień sprężenia—5,8 lub 6,3 zależnie od 2 typów głowic. Ilość obrotów 3300 do 3500 na minutę. Przy tej ilości obrotów i przy stopniu sprężenia 6,3 silnik ten rozwija moc efektywną 55 KM. przy sprężeniu 5,8 — 52 KM. Według francuskiej formułki podatkowej silnik ten oznaczony jest na 14 KM. według niemieckiej na 10 KM. Waga jego wynosi 205 kg. Silnik ten różni się w dwóch szczegółach od znanego silnika 121, a mianowicie w umieszczszczeniu dynamo, które napędzane



Układ trybów 3-go bezszumnego biegu.

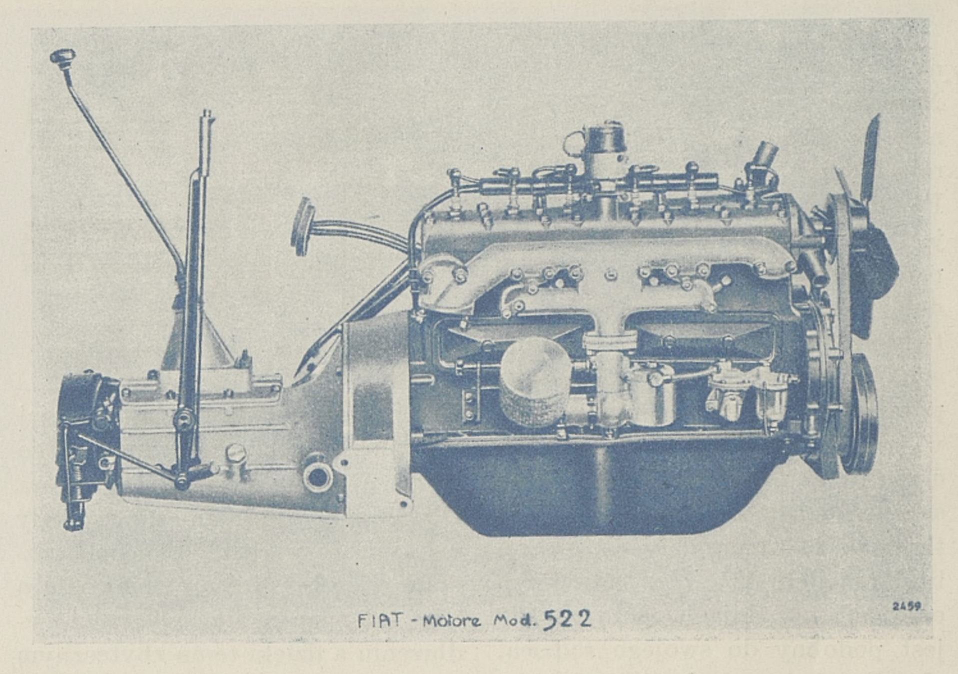
jest w tym modelu nie jak dawniej zapomocą łańcucha rozdzielczego lecz za pomocą paska od wentylatora Oba zespoły mechaniczne zyskały na tym rozwodzie. Łańcuch rozrządczy został skrócony, nie podlega więc tak znacznemu co dawniej wydłużeniu a dzięki temu zbytecznym staje się mechanizm naprężający, dynamo natomiast umieszczone wyżej jest lepiej chłodzone i dostępniejsze. Drugą zmianą jest skierowanie kolektora wydechowego ku tyłowi silnika, przeniesienie natomiast ku przodowi pompki benzynowej. Przypominamy, iż silnik ten ma zawory umieszczone z boku. Wał spoczywa na 7 panewkach bronzowych, wałek rozdzielczy natomiast na 5-u. Smarowanie pod ciśnieniem za pomocą pompki trybikowej, zapłon systemu Delco, gaźnik Solex, dopływ benzyny przy pomocy pompki membranowej, filtr powietrzny i oczyszczacz oliwy. Tłoki lekkie ze specjalnego stopu aluminjowego na szkielecie z metalu Invar, zaopatrzone są w 4 pierścienie. Chłodzenie przy pomocy pompki centryfugowej umieszczonej na wałku wentylatora.

Większe zmiany znajdujemy w szczególach samego podwozia. Sprzęgło jednotarczowe posiada obecnie większą średnicę. Grubość nakładek feroazbestowych została również powiększona a śruby służące do regulacji oddalenia tarcz wyprowadzone są nazewnątrz karteru, co znakomicie ułatwia regulację sprzęgła. Czterobiegowa skrzynka biegów posiada trzecią przekładnię cichobieżną wraz z urządzeniem ułatwiającem przechodzenie z trzeciego na czwarty bieg i odwrotnie. W skrzynce tej po za czwartym biegiem, który jest stale zazębiony, również i tryby biegu trzeciego stale się zazębiają; helikoidalne uzębienie tych trybów jest zupełnie, jak wiadomo bezszumne. Kołnierz z wewnętrznem uzębieniem nasuwa się bądź na jeden bądź na drugi tryb, i w ten sposób łączy bądź to jeden bądź drugi tryb z wałem transmisyjnym. Wałki trybów posiadają pośrodku trzecie łożysko, co zabezpiecza je od wibracji. Stosunek przekładni jest następujący: IV bieg 1, III-i — 1,38, II-i — 1,89, I-y — 3,28 i bieg wsteczny — 3,20. Przenośnia (transmisja) za pomocą wału rurowego o dwóch przegubach kardanowych. Tylny most z prasowanej stali zgrzewany. Tryby stożkowe o uzębieniu Glaesona. Stosunek przekładni dla modelu krótkiego — 10 x 43, dla modelu długiego 10x51, lub na żądanie dla okolic górzystych 10x53. Rama jest obniżona w celu



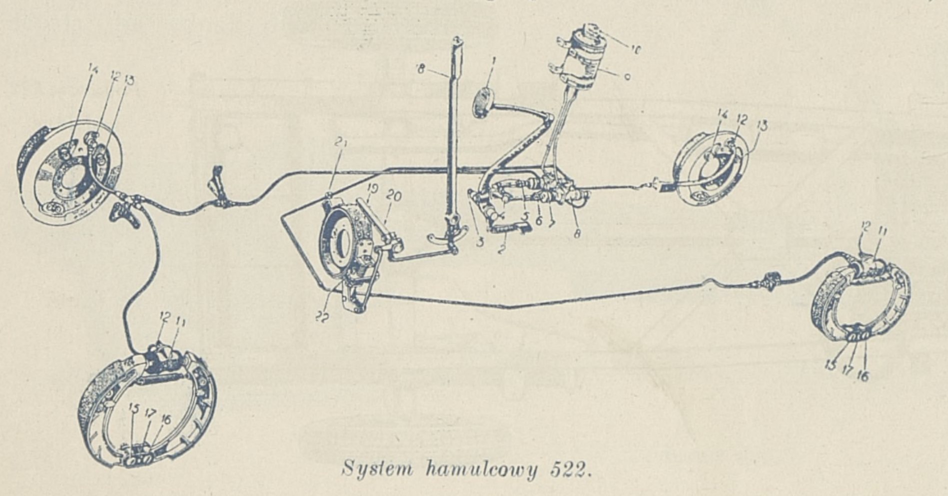
Podwozie 522 widziane z góry.

opuszczenia niżej środka ciężkości i usztywniona pośrodku za pomocą złączonych na krzyż poprzeczek, co zabezpiecza od deformacji nadwozie. Rozstaw osi jest dla modelu krótkiego — 2,775 m., dla modelu zaś długiego — 3,07 m. Rozstaw kół przednich — 1.410 m. tylnych — 1.450. Dzięki obniżeniu środka ciężkości oraz dzięki powiększeniu rozstawu kół model ten jeszcze lepiej od dawniejszych modeli Fiata, ,,trzyma drogę'' jest to obecnie bezsprzecznie jedne z najstateczniejszych samochodów na świecie.



Silnik 522.

Dużą nowość zaprowadził Fiat w systemie hamulców. Poraz pierwszy u Fiata znajdujemy w modelu 522 hamulce hydrauliczne. Hamulec nożny na cztery koła systemu Lockheed posiada dwa oddzielne cylindry napędowe, po jednym dla każdego zespołu hamulców — tylnych i przednich, z rozdzielonymi i niezależnymi od siebie przewodami. Dzięki temu przy uszkodzeniu jednej pary hamulców pozostaje w odwodzie zawsze druga para, dostatecznie skuteczna, wobec znacznej średnicy bębnów— 320 mm. i dużej użytkowej średnicy szczęk — 38 mm. Prócz hamulców hydraulicznych model ten zaopatrzony jest w hamulec ręczny działający na transmisję, umieszczony w tyle skrzynki biegów o średnicy 178 mm. Jest to bardzo logiczny nawrót do dawnego systemu, który przy słabem działaniu dawniejszych hamulców nożnych na tylne koła uważany był za niszczący organy napędowe samochodu, ale obecnie gdy przy nadzwyczaj skutecznych i niezawodzących hamulcach hydraulicznych używany bywa tylko w razach wyjątkowych i nie może wskutek tego mieć szkodliwego efektu, a jest, jak wiadomo, nadzwyczaj energiczny i skuteczny w działaniu, może być uważany na najodpowiedniejszy hamulec zapasowy. Resory, tak jak i w dawniejszych modelach półeliptyczne, osadzone są na ,,Silentblokach'' i dopełnione przez hydrauliczne amortyzatory. Konstruktor, mając do wyboru centralne smarowanie i silentbloki, wybrał te ostatnie, jako bezwględnie bardziej niezawodne. Przytem zapominać nie należy, że genjalne te tuleje gumowe, nietylko zastępują smarowane przeguby, ale w zastosowaniu do resorów, odgrywają rolę dodatkowych amortyzatorów. Model 522 jest dzięki temu wszystkiemu idealnie wprost resorowany, pod tym względem, iż nie przekroczono w nim racjonalnie nakreślonej granicy miękkości resorów, coby obniżyło jego zdolność ,,trzymania drogi'' a pomimo to dzięki umiejętnemu doborowi dodatkowych mechanizmów uzyskano w nim możliwie daleko posunięte pochłanianie wstrząsów. Koła tarczowe o średnicy 18 x 4 dla pneumatyków w modelu długim 5,5x18, zaś w modelu krótkim 5,25 x 18.



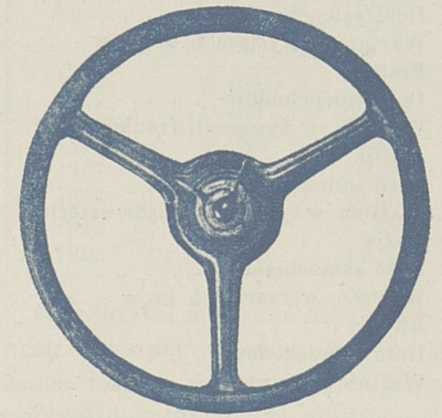
System hamulcowy 522.

Ster nowego typu o trzech tylko ramionach, na którym zgrupowano rączki najważniejszych w jeździe regulacji, a więc: przespieszenia zapłonu, przyćmiewania światła i sygnału dźwiękowego. System kierowniczy jest typu ślimakowego o stosunku przekładni 2:22. Przy całkowitym skręcie koło sterowe obraca się 2,9 razy. Zbiornik benzyny ma pojemnośc 50 litrów, co wystarcza na przebieg około 300 klm. Średnie zużycie benzyny dla modelu krótkiego wynosi około 16 lt. na 100 klm. dla modelu długiego 17 lt.

Waga podwozia 522 krótkiego z pełnym ekwipunkiem wynosi 810 kg., długiego zaś 840 kg. jest więc niższą od wagi dawniejszego modelu

521. Dzięki więc temu szybkość tego modelu jest również większa od 521 i wynosi dla modelu krótkiego na płaszczyźnie do 105 klm. na godz. dla modelu długiego do 100 kl. Model długi może pokonać na IV biegu i przy szybkości 35 klm./g. $6^1/_2$% wzniesienia, na 1-ym zaś biegu 29% wzniesienia, model zaś krótki $7^1/_2$ i 32% wzniesienia oczywiście jako wóz skarosowany i z obciążeniem 4 osób. Z nadwoziem zamkniętem waży 522 długie 1400 kg. krótkie zaś 1300 kg. Cyfry te lepiej jeszcze od opisu przekonywują o doskonałości nowego modelu Fiata.

Jak widzimy, 522 jest samochodem w całem słowa znaczeniu użytkowym. Podziwiać w nim należy niezwykle oględnie przeprowadzony dobór nowych rozwiązań mechanicznych. Wszystkie ulepszenia wprowadzone przez Fiata do tego modelu wykazały już swą niezawodność i doskonałość. Zostały w nim zastosowane rzeczy bezwzględnie już pewne, i skończone. I dla tego, pomimo iż 522 nie przynosi jakichś nadzwyczajnych, niewidzianych jeszcze nowości, to jednak przez racjonalny dobór szeregu niezawodzących już ulepszeń, przez harmonijne ich połączenie na doprowadzonym już do doskonałości dawniejszym szkielecie i przez nadzwyczaj czyste i precyzyjne wykonanie, które charakteryzuje turyńską fabrykę, 522 może być uważany za samochód pod każdym względem doskonały, — za ostatnie słowo w dziedzinie samochodu użytjowego. W ten sposób oceniła go też na Zachodzie szeroka publiczność, i dla tego pojawienia się tego modelu na rynku wywołało prawdziwą sensację.



Nowa kierownica mod. 522.

Przemysł samochodowy Italji w świetle cyfr statystycznych.

Industria automobilistica italiana nella stattistica.

Produkcja samochodowa Italji skupia się w dwóch jej północnych najbardziej uprzemysłowionych prowincjach, Lombardji i Piemoncie, w jednastu następujących fabrykach Alfa-Romeo, Ansaldo, Bianchi, Ceirano, Citroën Italiana, Fiat, Isotta Fraschini, Itala, Lancia, O. M., Spa. Nadto należy tu jeszcze wspomnieć, o pracującym dopiero od kilku lat konstruktorrze bolońskim maszyn wyścigowych, Maseratim, którego wytwórczość jest jeszcze nieznaczna, lecz bardzo wysokiej klasy i rozwija się stale, zyskując sobie coraz większe uznanie. Nie można też przemilczeć „Aurei", starej turynskiej fabryki, która po kilkoletniej przerwie wznowiła swą produkcję wyspecjalizowaną w modelu „600" Aurea, maszyny lekkiej, bardzo wytrzymałej, ładnej w linjach. Obie te fabryki nie mają jednak jeszcze zupełnie wpływu na ukształtowanie się rynku sprzedaży.

Przemysł samochodowy Italji ma za sobą już długie lata doświadczenia, ustaloną sławę i popularność na rynkach całego świata; nie ustaje jednak w wytężonej pracy, wciąż się doskonali, dostosowując się zarówno do nowych metod pracy, jak i zmienionych warunków ekonomicznych nietylko dotrzymuje kroku wysokim technicznym poziomem swej produkcji największym znakomitościom przemysłu samochodowego innych krajów, ale też i bierze nad niemi niejednokrotnie przewagę pod wieloma względami.

Większość fabryk oprócz działu maszyn osobowych, prowadzi równolegle produkcję autobusów, oraz wozów ciężarowych. Do grupy tej należą: O.M., Alfa-Romeo, Lancia, oraz wielki koncern samochodów przemysłowych Fiat-Spa-Ceirano, pod nazwą „Consortium Fiat Veicoli Industriali", produkujący 90% samochodów ciężarowych kursujących w Italji. Niektóre z fabryk prowadzą nadto działy budowy motorów dla lotnictwa są to: (Isotta Fraschini, Alfa Romeo, Fiat) oraz motorów dla żeglugi morskiej (Isotta Fraschini, Fiat). Na innem miejscu, w sprawozdaniu z ostatniego Salonu Samochodowego w Medjolanie, poddana jest szczegółowemu przeglądowi z punktu widzenia technicznego, produkcja wszystkich italskich fabryk samochodowych. Naszym zamiarem jest rozważenie jej w świetle oficjalnych cyfr statystycznych ostatnich trzech lat.

Ogólnoświatowy kryzys ekonomiczny odbił się również i przemyśle samochodowym Italji, wpływając zarówno na zmniejszenie się produkcji jak i eksportu. Zestawienie porównawcze przedstawia tablica I.

TABLICA I

Lata	produkcja (w przybliżeniu)	Eksport
1928	60.000	28.280
1929	65.000	23.700
1930	50.000	20.738

Ocenę sytuacji rozpoczniemy rozważeniem najpierw danych, dotyczących zmian, zaszłych w wysokości cyfr eksportu. Bliższe szczegóły w odniesieniu do rynków wywozu podane są w tablicy II.

Zestawienie powyższe wykazuje utrzymanie rynku europejskiego w niezmienionej wysokości, a nawet sygnalizuje pewnego rodzaju poprawę. Straty w wysokości zbytu do Anglji, Belgji, Czechosłowacji, Hiszpanji, Holandji, Niemiec, i Polski, kompensują się zwiększeniem wywozu do Austrji, Danji, Finlandji, Francji, Grecji, Irlandji, Jugosławji, Norwegji, Portugalji, Szwajcarji, Szwecji i Z.S.S.R. Przemawiałoby to na korzyść wysokiego poziomu technicznego i solidności produkcji italskiej, mogącej się oprzeć zwycięzko silnej bardzo konkurencji.

Co się tyczy rynków eksportowych na innych kontynentach, a w szczególności rynków południowo amerykańskich i azjatyckich (za wyjątkiem Japonji) to wykazują one znaczny spadek, skutkiem występującego tam bardzo ostrego przesilenia ekonomicznego, a co zatem idzie utraty zdolności nabywczej.

TABLICA III.

KRAJE	1929	1930	Procentowe zmniejszenie
Stany Zjednoczone			
Ilość samochodów	536.207	237.630	—55%
Wartość w tysiącach dolarów . . .	564.000	298.815	—47%
Kanada			
Ilość samochodów	101.721	44.553	—56%
Wartość w tysiącach dolarów . . .	47.006	20.386	—56%
Francja			
Ilość samochodów	49.183	31.158	—36%
Wartość w tysiącach franków . . .	1.566.000	958.000	—38%
Anglja			
Ilość samochodów	42.243	29.978	—29%
Wartość w tysiącach funtów szterlin.	8.510	6.697	—21%
Italja			
Ilość samochodów	23.700	20.737	—13%
Wartość w tysiącach lirów	355.646	289.693	—19%
Niemcy			
Ilość samochodów	7.784	5.825	—25%
Wartość w tysiącach marek . . .	54.595	37.394	—32%

TABLICA II.

Rynki eksportu	Ilość eksportowanych samochodów			Procentowy wzrost względnie zmiejszenie eksportu w 1930 r. w porównaniu z r. 1929
	1928	1929	1930	
Austrja	354	293	361	+ 23%
Belgja	1.161	888	785	— 11%
W. Brytanja	1.639	1.161	1.116	— 4%
Czechosłowacja	657	537	458	— 15%
Danja	211	136	156	+ 15%
Finlandja	113	38	60	+ 58%
Francja	4.048	3.111	3.513	+ 13%
Grecja	260	94	489	+420%
Hiszpanja	1.576	1.575	1.341	— 15%
Holandja	473	451	374	— 17%
Irlandja	59	94	120	+ 28%
Jugosławja	308	177	189	+ 7%
Niemcy	4.397	3.219	2.364	— 26%
Norwegja	56	66	78	+ 18%
Polska	708	456	273	— 40%
Portugalja	124	183	217	+ 19%
Rumunja	669	348	281	— 19%
Szwecja	459	265	270	+ 2%
Szwajcarja	1.060	1.381	1.733	+ 25%
Węgry	375	272	139	— 49%
Z. S. S. R.	396	472	764	+ 62%
KolonjeFranc.wAzji . .	200	69	6	— 91%
Japonja	181	41	96	+134%
Indje Bryt. i Celjon . . .	1.136	1.366	988	— 28%
Indje Holend.	899	629	638	+ 1,4%
Turcja Azjatycka . . .	216	107	96	— 10%
Federacja Austral. . . .	342	535	115	— 78%
Afryka Połudn. Bryt. . .	332	288	236	— 18%
Algierja	289	201	152	— 24%
Egipt	480	894	370	— 59%
Maroko	334	362	341	— 6%
Argentyna	1.041	719	585	— 19%
Brazylja	1.302	600	256	— 57%
Inne Kraje	2.425	2.672	1.778	— 33%
Całkowita suma eksportu	22.280	23.700	20.738	— 13%

Zobaczmy teraz w porównaniu, jakie różnice w ubiegłych dwóch latach wykazuje, zarówno pod względem ilości maszyn jak i wartości pieniężnej, eksport krajów zajmujących przodujące stanowiska w światowej produkcji samochodowej.

Jak okazuje się z tego porównania eksport italski poniósł ilościowo i wartościowo najmniejsze straty, co upoważniałoby do wyciągnięcia optymistycznych wniosków na przyszłość.

Zanim przejdziemy do szczegółowego rozważania ukształtowania się wewnętrznego rynku zbytu, dowiedzmy się jeszcze w jakim stosunku pozostaje eksport do produkcji, oraz importu. Zestawiając cyfry tablicy I otrzymujemy następujące rezultaty: w 1928 roku stosunek eksportu do produkcji wypowiada się 47%, w 1929 roku 36%, a w 1930 roku 42%.

Stosunek eksportu do importu przedstawia tablica IV.

Jak widać znaczna, wielokrotna przewaga zaznacza się po stronie eksportu.

TABLICA IV

Lata	Import	Eksport	Nadwyżka eksportu nad importem
1928	5.741	28.280	22.539
1929	7.409	23.700	16.291
1930	5.786	20.738	14.952

Tablica V daje nam zestawienie krajów importujących swą produkcję samochodową do Italji, oraz ilości wwiezionych tam maszyn.

Wzrost importu samochodowego na rynek italski zostaje gwałtownie zahamowany w połowie roku ubiegłego przez wprowadzenie nowej taryfy celnej. Od tej chwili import maleje niezwykle szybko, a dane za rok bieżący wykazują już tylko nieznaczne cyfry.

Nowa zatem taryfa celna zamieniła rynek italski na rynek zamknięty, usuwając konkurencję zagraniczną. Wpłynęło to niewąpliwie na korzyść zbytu własnej produkcji, chociaż i bez tego środka, zbyt wewnętrzny nie nadawał się bynajmniej do pesymistycznej oceny. Rozwijający się z każdym rokiem automobilizm Italji jest potężnym czynnikiem w zwiększaniu się pojemności rynku wewnętrznego. Daje nam obraz tego tablica VI.

TABLICA VI

Lata	Ilość samochodów kursujących w Italji	Przyrost roczny
1924	81.911	—
1925	115.677	33.766
1926	138.095	22.418
1927	153.319	15.224
1928	190.021	36.693
1929	241.463	51.605
1930	274.662	33.199

Ostatni rok skutkiem dojścia kryzysu do bardzo wysokiego natężenia zaznacza się znacznym spadkiem przyrostu kursujących samochodów

Rozpatrując teraz na tablicy VII przyrost ilości samochodów za dwa ostatnie lata według poszczególnych rodzajów, zauważymy ciekawy objaw, a mianowicie, że punkt ciężkości przesunął się w kierunku większego przyrostu samochodów ciężarowych. Tłumaczy się to coraz szybszą motoryzacją przez miasta swych środków obsługi publicznej, wprowadzeniem przez wojsko dla swych potrzeb również trakcji mechanicznej, oraz zapotrzebowaniem przemysłu i handlu. Zrozumiałym więc staje się fakt wprowadzania pokolei przez wszystkie fabryki samochodowe Italji działów produkcji samochodów ciężarowych. Wnioski jakie się dają wyciągnąć z tego ogólnego przeglądu cyfr, formułują się nader korzystnie dla dalszego rozwoju przemysłu samochodowego Italji, zarówno w kierunku eksportu, jak i powiększenia zbytu na rynku wewnętrznym, który będąc dalekim jeszcze bardzo od nasycenia spotykanego już w innych krajach produkujących, przedstawia daleko idące możliwości.

Z. W. G.

TABLICA VII.

D A T A	Samochody osobowe	Autobusy	Samochody ciężarowe	Ogółem
31 grudnia 1929 r. . .	180.963	8.015	52.485	241.463
31. grudnia 1930 r. . .	201.919	8.750	63.993	274.662
przyrost w ciągu 1930 r.	20.956	735	11.508	33.199
i zwiększenie % . . .	(11%)	(9%)	(12%)	(11%)

TABLICA V.

Kraje	1928	1929	1930
Francja.	335	314	98
Hiszpanja.	—	490	210
Stany Zjednoczone i Kanada . . .	4.849	6.025	4.781
Inne Kraje	557	580	397
Ogółem	5.741	7.409	5.786

SPROSTOWANIE.

W numerze 7-ym naszego czasopisma w ogłoszeniu Wystawy Kolonjalnej w Paryżu zakradły się omyłki drukarskie, a mianowicie w podanych procentowych zniżkach na kolejach powinno być 30% i 10% zamiast wydrukowanych 3% i 1%.

Drogi Italji w starożytności i w dobie obecnej.
Le strade italiane antiche e moderne.

Potężne Imperjum Rzymskie dokonało w zakresie budowy dróg dzieł wiekopomnych. Drogi rzymskie budowane były specjalną techniką, nadającą im trwałość tysiącletnią i wzbudzającą dziś jeszcze podziw swą genjalnością. W pracy nad ich budową przyświecały Rzymianom przedewszystkiem cele militarne. Drogi te miały służyć dla umocnienia się w posiadaniu krajów zdobytych, dla przygotowania i ułatwienia nowych podbojów.

Najważniejsze drogi brały początek z Forum Rzymskiego, wybiegając promieniście w różnych kierunkach i rozgałęziając się w miarę potrzeby.

Ku północy prowadziły trzy wielkie arterje:

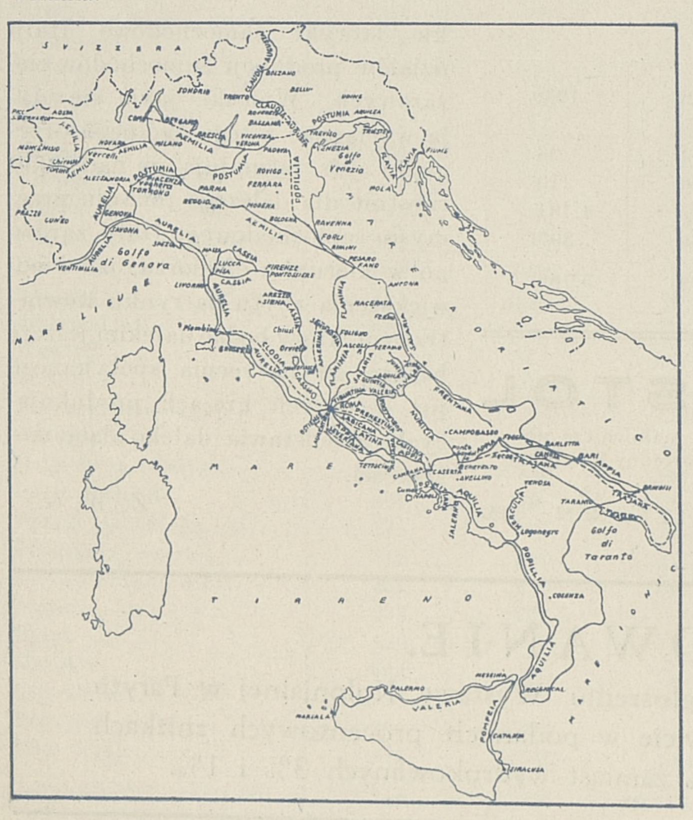
1. Aurelia, ciągnąca się równolegle do wybrzeża, przy końcu rozgałęziała się, zwracając się jednem ramieniem w kierunku Francji, drugiem zaś ku Hiszpanji.

2. Cassia, dążyła przez Arezzo do Florencji, a stamtąd zwracała ku Aurelii i łączyła się z nią w Pizie.

3. Flaminia miała szczególnie ważne znaczenie wojskowe, jako arterja łącząca Rzym z Galjami; biegnąc przez Fossombrone, Fano, Pesaro, kończąc się w Rimini, skąd rozpoczynały się znowu trzy wielkie drogi północne: Emilia, Popilia i Annia.



Mapka dróg państwowych w Italji.



Mapka dawnych dróg rzymskich.

Dalszym ciągiem Flaminii była Emilia, idąca linją prostą od Rimini ku Piacenzy. Stamtąd, przechodząc przez Medjolan, Como, Bergamo, Brescię łączyła się w Weronie z Postumią, wielką arterją poprzeczną, bieżącą środkiem równiny lombardzkiej. Z Medjolanu odgałęziało się również jedno ramię Emilii przez Chivassa — Ivreę do Aosty ku Galji transalpijskiej, drugie przez Pawję i Turyn dochodziło do Guzy. Za panowanoa Augusta drogi te zostały przedłużone do Galji przez przełęcze M. Cenis i Św. Bernarda.

Ze wschodnią częścią półwyspu łączyła Rzym sławna Appia, zwana ,,królewską drogą'', dążąca szlakiem Benevento — Foggia — Bari skręcając potem ku południowi aż do Brindisi. Była to jedna z najważniejszych arteryj, o niezwykle doniosłem znaczeniu handlowem. W pobliżu Rzymu wsławiła się Appia wspaniałemi pomnikami, a zwłaszcza nagrobkami, jakie zwyczajem rzymskim ustawiano wzdłuż dróg.

Liczne odgałęzienia brały początek od Appii, z których najważniejszą była Aquilea, zwana również Popilią, pro-

wadząca przez Neapol, Salerno aż do Reggio, a stamtąd jako Valera wzdłuż wybrzeża ku Palermo, a ku Syrakuzom, jako Pompeia.

Z upadkiem państwa rzymskiego straciły te drogi swe znaczenie, ulegając stopniowemu zniszczeniu. W wiekach średnich nie troszczono się o nie zupełnie. Nabierają znowu znaczenia w czasach późniejszych, dzięki rozpowszechnieniu się podróży pojazdami konnemi. Lecz pojawienie się kolei odsuwa znowu w cień na długie lata kwestję drogową, dopiero rozwój automobilizmu przywraca jej utracone znaczenie. Doniosłość zagadnień drogowych doceniają dziś w równej mierze wszystkie państwa, a rozwiązanie ich zaliczane jest do najpilniejszych zadań. W rzędzie krajów, które w tym kierunku osiągnęły najpomyślniejsze rezultaty, jedno z pierwszych miejsc zajmuje Italja, wznawiając chlubnie tradycje wielkiej spuścizny państwa Rzymskiego.

Jeszcze do 1928 roku pozostawały drogi Italji w zupełnem zaniedbaniu, a najważniejsze arterje komunikacyjne były pożałowania godnym obrazem zniszczenia. Dzień 17 maja 1928 roku rozpoczyna nową erę sprawy drogowej w Italji. Pod tą datą zostaje ogłoszona nowa ustawa drogowa, powołująca do życia Autonomiczny Państwowy Zarząd drogowy (Azienda Autonoma Statale della Strada) i ustalająca nową sieć dróg państwowych o długości łącznej 20.630 km. Do zadań nowoutworzonego urzędu należy nietylko utrzymanie dróg państwowych, ale również stopniowa ich systematyzacja. Pod nazwą tą należy rozumieć kompleks robót mających na celu dostosowanie dróg do potrzeb ruchu pojazdów mechanicznych, a więc rozszerzenie nawierzchni, nadanie na zakrętach odpowiedniego nachylenia poprzecznego i zwiększenia promienia ich krzywizny, wyeliminowanie z nawierzchni kurzu i błota, przebudowa za pomocą wiaduktów lub podjazdów, przejazdów kolejowych w poziomie i t. d. Należą tu takie roboty objęte nazwą „parimentazione", a dotyczące dostosowania nawierzchni drogi do natężenia ruchu, a więc poczynając od powierzchniowego utrwalenia makadamu pokrowcem bituminiczno-asfaltowym lub smołowym i przechodząc aż do budowy ciężkich nawierzchni, gdzie zachodzi tego konieczność.

Państwowy Autonomiczny Zarząd Drogowy ma swą Centralną Dyrekcję, której organami wykonawczemi są sekcje drogowe (Compartimenti per la Viabilità) obejmujące w liczbie czternastu całe państwo i wykonywujące nadzór nad drogami w swych rejonach. Na prowadzenie robót ma P. A. Z. Dr. przydzielony do swej dyspozycji specjalny fundusz składający się z następujących pozycyj:

1. Subsydjum roczne od skarbu w wysokości 180 miljonów lir.

2. Całkowity dochód z podatku od samochodów.

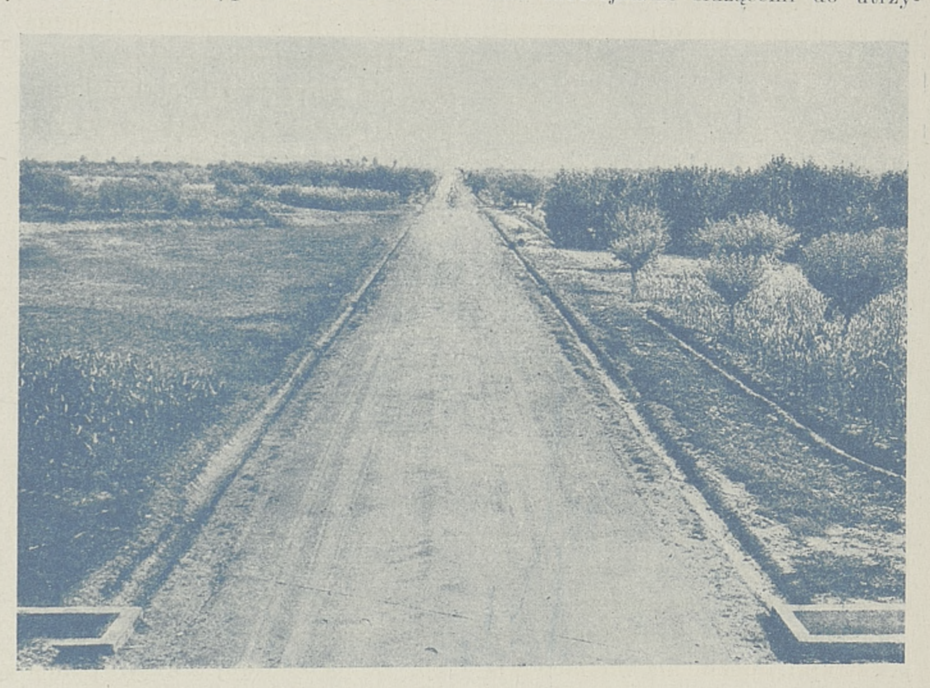
3. Całkowity dochód z pobieranych 40% powyższego podatku, jako t. zw. „podatku na poprawę dróg".

4. Nadto i inne jeszcze drobne dochody, będące w związku ze sprawami drogowemi, jako to kary, opłaty za reklamy, ustawiane wzdłuż dróg i t. d.

Prezesem P. A. Z. Dr. jest minister robót publicznych; do składu zarządu tej instytucji wchodzą przedstawiciele zainteresowanych ministerjów, Touring Klubu Italji, Król. Automobilklubu Italji i Związku Przemysłu Turystycznego i t. d. Jak to już tytuł wskazuje P. A. Z. Dr. jest instytucją autonomiczną i zarządzającą najzupełniej samodzielnie swym budżetem. Bilans prac dokonanych przez tą instytucję w okresie trzyletnim wykazuje następujące pozycje: dokonano już systematyzacji 5.400 km. dróg, zaopatrując je w ulepszone nawierzchnie różnego typu; do końca r. b. będzie jeszcze wykonane 2.250 km., razem 7.650 km. Jest to rekordowa liczba, zarówno co do ilości kilometrów, jak również czasu w którym roboty zostały uskutecznione. Trzeba także zauważyć, że wykonana została w ten sposób najtrudniejsza część ogólnego programu P. A. Z. Dr., obejmująca doprowadzenie do porządku najważniejszych arteryj komunikacyjnych państwa.

Sprawa drogowa w Italji jest należycie zrozumiana i odpowiednio doceniana przez cały naród. W pracach około rozwoju i naprawy sieci drogowej spotyka się rząd z pomocą moralną i materjalną, nietylko ze strony różnych związków i stowarzyszeń, ale również ze strony jednostek prywatnych. Tak np. większa część szos oznakowana została kosztem Touring Klubu Italji. Mają też w tym kierunku zasługi poszczególne automobilkluby, fabryki samochodów, i t. p.

Staraniem Touring Klubu Italji i Król. Automobilklubu powstaje w Medjolanie Drogowy Instytut Doświadczalny (Istituto Sperimentale Stradale), którego zadaniem jest przeprowadzenie badań nad materjałami służącemi do utrzymania i budowy dróg bitych, nadto Instytut ten bada i opracowuje sposoby ulepszenia budowy i utrzymania dróg bitych i brukowanych, śledzi za ruchem naukowym w tej dziedzinie zagranicą, i t. p.



Prosta Autostrady Medjolan — Bergamo.

Na mocy konwencji zawartej z P. A. Z. Dr. Instytut ten został uznany jako oficjalny organ tej instytucji.

Inicjatywie prywatnej zawdzięczają swe powstanie autostrady — będące najdoskonalszem rozwiązaniem zagadnienia drogi, odpowiadającej pod każdym względem wymaganiom szybkiego ruchu samochodowego. Chwała zapoczątkowania budowy tego rodzaju dróg przypada Italji. W kierunkach swych, jak wykazują załączone mapki, dążą one szlakami dawnych dróg rzymskich — zwiększając z roku na rok długość swej sieci.

S. Fiavangra.

Pionier przemysłu samochodowego Andrzej Citroën
Il grande industrale automobilistice André Citroën

(*Dokończenie*)

Po zakończeniu wojny w r. 1918 Andrzej Citroën, który dotąd poświęcał wszystkie swoje siły dla sprawy obrony narodowej, postanawia zająć się sprawą odrodzenia zniszczonego przemysłu francuskiego. Postanawia on stworzyć pierwszą w Europie fabrykę samochodów o produkcji seryjnej.

Dla osiągnięcia swych zamierzeń jest zmuszony dokładnie opracować plan konstrukcyjny samochodu, który ma nosić jego nazwisko, musi powiększyć teren fabryki o 30.000 m^2, całe urządzenie przystosować do nowej fabrykacji, zamówić szereg nowych maszyn, założyć fabrykę karoserji, w której znajdą zastosowanie zupełnie odmienne metody pracy, założyć wreszcie urządzenia do zaprowadzenia systemu łańcuchowego, pierwszego na kontynencie europejskim.

Celem jego jest dążyć do produkcji 1000 samochodów dziennie. Cyfra ta na ówczesne stosunki we Francji wydaje się być niesamowita i niemożliwa do osiągnięcia.

I pomimo niesłychanych trudności jak strajki, opóźnienia wielkich dostaw i innych kwestji technicznych, 4 czerwca 1919 r. opuścił fabrykę pierwszy samochód Citroën 10 K.M. W parę dni później produkcja wynosiła 40 wozów dziennie. Dla osiągnięcia tego rezultatu trzeba było wyszkolić 4.500 robotników, nie obznajmionych dotąd z pracą seryjną i przyzwyczaić do tej metody cały personel fabryczny.

Ten pierwszy samochód uzyskuje w krótkim czasie olbrzymie powodzenie, dzięki swym prawdziwym wartościom i niskiej cenie. Prostota konstrukcji i oszczędność w eksploatacji przyczyniają się jeszcze bardziej do jego rozpowszechnienia.

Tysiące zamówień zachęcają Citroëna do rozszerzenia nakreślonego planu produkcji i stale powiększa ją mimo kryzysu ekonomicznego, wywołanego wzrostem kursów walut zagranicznych. W r. 1923 odbywa podróż do Stanów Zjednoczonych, skąd przywozi szereg doświadczeń i inowacji, które bezwłocznie zastosowuje w swoich zakładach. We wszystkich warsztatach montażowych wprowadza system łańcuchowego przesuwania, który przez zaoszczędzenie czasu zwiększa ogromnie wydajność i pozwala osiągać produkcję 200 samochodów dziennie.

Ogromny wysiłek twórczy poświęcił Andrzej Citroën sprawie karoserji samochodowej. Przy pomocy firmy Budd w Filadelfji, która na podstawie 15-o letniego doświadczenia mogła dać dobre wskazówki, zastosował karoserję całkowicie stalową. Dla dokładnego wykonania karoserji założył w St. Ouen pod Paryżem specjalną fabrykę, zajmującą powierzchnię 40.000 m^2 z urządzeniem 250 pras, o ogólnej sile ciśnienia 1.400 tonn. Ponadto zastosował najnowszy system lakierowania przy pomocy nitro-cellulozy.

Od chwili wypuszczenia na rynek pierwszego samochodu, produkcja stale wzrasta, co uwidaczniają poniżej podane cyfry:

r. 1920	kurs.	na	drogach	2500	Citroënów
,, 1922	,,	,,	,,	25000	,,
,, 1924	,,	,,	,,	78000	,,
,, 1926	,,	,,	,,	190000	,,
, 1928	,,	,,	ponad	400000	,,

Liczba pracowników zajętych w fabrykach Citroën wynosiła:

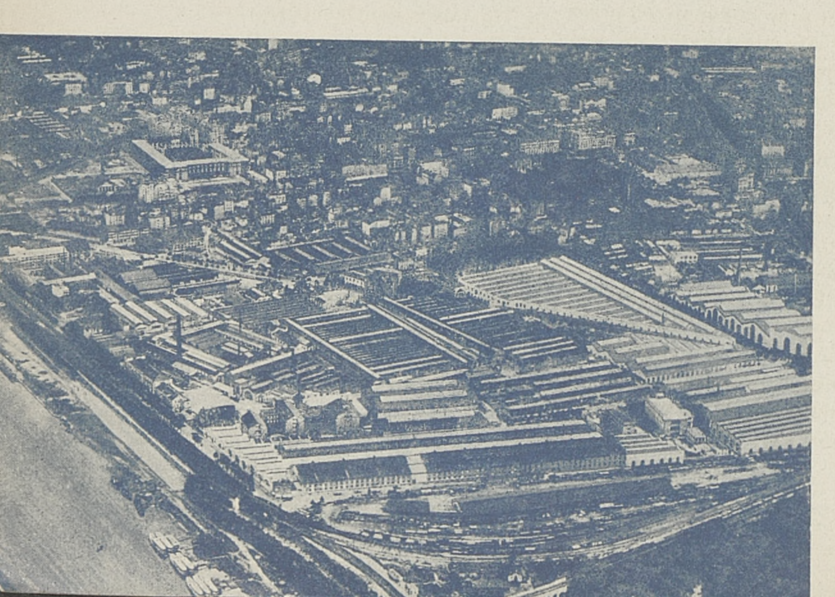
w roku 1919	— 4500
w roku 1922	— 15000
obecnie	— 25000

10-o konny samochód skonstruowany w r. 1919 przez Andrzeja Citroëna został wielokrotnie następnie ulepszany, w miarę postępu techniki automobilowej—jednak zasadnicza myśl, która przyświecała jego budowie pozostała ta sama.

Po modelu 30-o konnym typ A, wypuszczony został na rynek 5-o konny samochód jako tańszy model, popularny. W roku 1924 zaprzestano produkowania tego typu, pozostawiając do dyspozycji publiczności jedynie samochód 10-o konny, w którego ulepszenie włożono cały wysiłek organizacyjny.

Od roku 1921 wypuszczono kolejno modele B a więc B 2, B 12, i wreszcie B 14. W tej chwili 150.000 samochodów modelu B 14 przebiega po wszystkich drogach świata.

Dla uwzględnienia życzeń klienteli, która wymaga stale coraz więcej komfortu, więcej mocy i elastyczności zrealizowano produkcję obecnych modeli C, a więc 45 K.M. 6-o cylindrowy C6F i 30 K.M. 4-o cylindrowy C4F. Ten ostatni typ jest młodszym bratem 6-o cylindrowego wozu Citroën, który przy niższej cenie ofiarowuje nabywcy



Zakłady Citroëna przy Quai de Javelle

tak samo luksusową i wygodną karoserję.

Olbrzymie powodzenie, jakiem cieszy się w całym świecie samochód Citroën, spowodowało konieczność utworzenia 5000 agentur tak we Francji jak i zagranicą. 10 oddziałów i 9 towarzystw afiljowanych, z których Angielskie, Włoskie, Belgijskie, Niemieckie i Polskie dla podołania rosnącemu zapotrzebowaniu, były zmuszone otworzyć własne fabryki montażowe, których metody pracy ściśle odpowiadają metodom, stosowanym w fabryce w Paryżu.

Dla zapoznania klienteli z marką CITROËN, stworzony został nowy system reklamy. Podwójna strona reklamowa w wielkich dziennikach Paryża, i jedna strona miesięcznie w innych dziennikach, które są czytane w sumie przez 15 miljonów czytelników. Napisy świetlne na wielkich bulwarach o 5000 żarówek, reklama przy pomocy samolotu, wypisującego markę CITROËN na obłokach i wreszcie reklama świetlna na wieży Eiffla, która co wieczór zamienia się na olbrzymią pochodnię, gdzie po wspaniałych ogniach elektrycznych, ukazuje się napis CITROËN, o literach trzydziestometrowej wysokości każda. Olbrzymia praca tego urządzenia świetlnego, została wykonana przez kilka miesięcy i zużyła 200.000 żarówek, 14 transformatorów o ogólnej mocy 1.200 kilowatów i 90 kilometrów kabli, które ważą 25 ton.

Dla największego udogodnienia, składy części zamiennych do samochodów Citroën znajdują się przy wszelkich trasach automobilowych. Katalogi części zamiennych o stałych cenach znajdują się u wszystkich agentów i odsprzedawców. Wreszcie bogate wydawnictwa, zawierające wskazówki dla samodzielnego wykonywania napraw i konserwacji są dostarczane na żądanie.

Związek firmy z przedstawicielami jest bardzo ścisły w interesie klienteli, przedstawicieli i samej instytucji. Do wszystkich reprezentantów rozsyłany jest ilustrowany miesięcznik, donoszący o najważniejszych nowościach z zakresu pracy fabryki i praktycznych wskazówek.

Ze względu na swój specjalny charakter, jako najpoważniejsza placówka przemysłu francuskiego, niesłychanie pożyteczna społecznie i narodowo ze względu na usługi jakie oddaje ogółowi i wielu jednostkom tak we Francji jak i na całym świecie, zakłady Citroën miały zaszczyt gościć w swych murach. J. Ks. M. księcia Walji, J. Kr. M. króla Karola Rumuńskiego, J. Wysokość beja Tunisu, du Ras Taffarri, regenta Etjopji; wreszcie 27 maja 1927 roku zwiedził zakłady Citroëna, zwycięsca Atlantyku, bohaterski pilot pułk. Lindbergh, który po obejrzeniu z największem zainteresowaniem montażu karoserji stalowej w rekordowym czasie 2 minut, stał się przedmiotem spontanicznej owacji 20.000 robotników, którzy poprosili go o pozdrowienie ich kolegów z za morza.

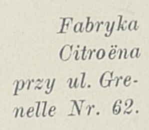
Andrzej Citroën z ufnością patrzał zawsze na przyszłość automobilizmu we Francji i w krajach z któremi jest ona związana silnemi węzłami przyjaźni. Już w roku 1922 oświadczył on, że w jego własnym kraju zapotrzebowanie samochodów może z łatwością wynieść miljon wozów. To przewidywanie, uważane wówczas za nadzwyczaj optymistyczne, stało się obecnie faktem dokonanym. Po drogach francuskich kursuje w dzisiejszej chwili 1300000 samochodów, czyli 1 wóz na 36 mieszkańców. Postęp jest olbrzymi, jeżeli zauważymy, że z chwilą zawieszenia działań wojennych 1 samochód wypadał na 400 mieszkańców, co odpowiadało ogólnej liczbie 94000 automobili.

Po Stanach Zjednoczonych które kroczą na czele statystyki ze swą liczbą 22 miljonów samochodów, idzie Francja wraz z Wielką Brytanją, a każda z nich posiada ponad miljon samochodów, następnie Kanada 820000, Australja 363000, Niemcy 222000, Belgja 130000 i szereg innych. Motoryzacja Polski, od chwili, gdy pierwszy samochód Citroën pokazał się na jej rynku, postąpiła także znacznie naprzód, gdyż stan samochodów w dniu 1-ym stycznia b. r. wynosił blizko 40000.

Nie są to wszakże cyfry, któreby miały wskazywać na nasycenie rynku samochodowego, gdyż mimo kryzysów ekonomicznych i trudności, jakie na swej drodze napotyka przemysł samochodowy daje się zauważyć stały i konsekwentny wzrost zapotrzebowania, idącego w parze z zastosowaniem nowoczesnych metod produkcji i pracy.

Dzięki Andrzejowi Citroënowi Europa zyskała jeden z poważniejszych środków uprzemysłowienia i motoryzacji. Jeżeli doda się, że dzięki rozumnie pomyślanej produkcji i organizacji, środek ten staje się dostępny dla każdego, to łatwo można ocenić niepomierną zasługą tego potężnego pioniera przemysłu.





Fabryka Citroëna przy ul. Grenelle Nr. 62.

Kronika Cronaca

Wyścigi motocyklowe o angielskie Tourist Trophy rozegrane zostały w dniach15, 17 i 19 czerwca na obwodzie szosowym, położonym na wysepce Man. Dystans wynosił 424 klm. w siedmiu okrążeniach toru.

W pierwszym dniu zawodów odbył się wyścig kategorji Juniorów, dostępny dla motocykli 350 ccm. Startowało 50 zawodników, z których klasyfikowało się 20. Pierwsze miejsce zajął Hunt na motocyklu Norton, uzyskując rekordowy czas 3 g. 34 m. 21 s., z szybkością przeciętną 118 klm./g. Drugim był Guthrie na motocyklu Norton w czasie 3 g. 37 m. 26 s., a trzecim Nott na motocyklu Rudge w czasie 3 g. 39 m. 01 s.

Drugi dzień zawodów poświęcony został na wyścig motocykli o pojemności 250 ccm. Zwyciężył Walker na motocyklu Rudge w czasie 3 g. 49 m. 47 s., czyli z szybkością średnią 110,4 klm./g., podczas gdy drugie miejsce zajął Smith na motocyklu Rudge w czasie 3 g. 52 m. 13 s., a trzecie miejsce Mellors na motocyklu New Imperial w czasie 3 g. 57 m. 08 sekund.

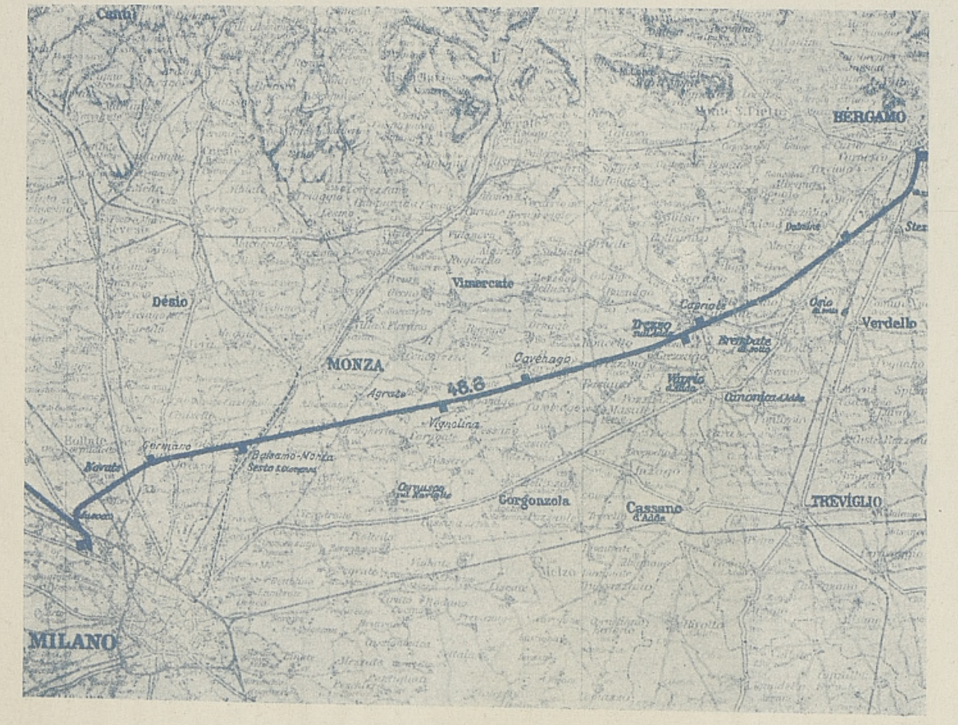
Najgłówniejszy wreszcie wyścig Seniorów, dostępny dla maszyn 500 ccm., rozegrany został w ostatnim dniu zawodów, przy bardzo niesprzyjającej pogodzie. Skutkiem śliskości toru z 56 maszyn startujących do celu doszło tylko 13, przyczem zdarzył się jeden poważny wypadek. Znany jeździec Hicks wpadł między publiczność, zabił trzy osoby i sam poranił się tak poważnie, że zmarł wkrótce potem w szpitalu. Wyścig wygrał niepokonany Hunt na motocyklu Norton w czasie 3 g. 23 m. 28 s., rozwijając doskonałą szybkość przeciętną 125,4 klm./g.; drugie miejsce zajął Guthrie na Nortonie w czasie 3 g. 24 m. 57 s., a trzecie miejsce Woods, również na Nortonie, w czasie 3 g. 27 m. 36 s.

Wyścig okrężny w Nancy. Na obwodzie szosowym pod Nancy odbył się w dniu 28 czerwca bardzo interesujący wyścig samochodowy, w którym przeprowadzono dwie klasyfikacje: jedną w kategorjach i drugą, handicapową, między kategorjami. Dystans wyścigu wynosił 330 klm. w 60 okrążeniach toru. Startowały 22 wozy. W klasyfikacji handicapowej zwyciężył Marco na dwulitrowym samochodzie Bugatti, przed Czajkowskim, również na samochodzie Bugatti. W poszczególnych kategorjach pierwsze miejsca zajęli następujący zawodnicy: w kat. 750 ccm. — Antony na samochodzie Antony, w kat. 1100 ccm. — Vernet na samochodzie Caban, w kat. 1500 ccm. — Veyron na samochodzie Bugatti, w kat. 2000 ccm. — Czajkowski na samochodzie Bugatti i w kat. powyżej 2000 ccm. — Ferrant na samochodzie Peugeot. Największą szybkość przeciętną, 101 klm./g., rozwinął Czajkowski.

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Polski zostały zorganizowane przez Polski Związek Motocyklowy w dniu 28 czerwca na obwodzie szosowym pod Katowicami. Startowało 27 zawodników, w czem 11 jeźdźców zagranicznych. Zwyciężył bezkonkurencyjnie szwajcarski jeździec Oilter na motocyklu Motosacoche 500 ccm., przebywając przestrzeń 301,4 klm. w czasie 2 g. 56 m., czyli z szybkością przeciętną 103 klm. Polscy zawodnicy wykazali ogromną poprawę klasy, gdyż drugie miejsce w klasyfikacji zajął hr. Alvensleben na motocyklu Motosacoche w czasie 3 g. 01 m. 46 s., podczas gdy czwarte miejsce uzyskał Bogusławski na motocyklu Condor, a piąte Matczak na motocyklu Rudge. Trzecie miejsce zajął niemiecki jeździec Ernst, zwycięsca w kategorji 350 ccm. na motocyklu A. J. S. W kategorji 250 ccm. pierwszym był Malicki na motocyklu Ariel. Wyścigom przypatrywało się z górą 100.000 widzów. Strona organizacyjna niestety nie dopisała.

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Międzynarodowej Federacji Klubów Motocyklowych odbyły się w dniu 28 czerwca na torze autodromu Montlhery pod Paryżem przy bardzo bladej konkurencji. W kategorji 500 ccm. zwyciężył Hunt na motocyklu Norton z szybkością 115 klm./g., w kat. 350 cm. — Nott na motocyklu Rudge z szyckością 112,5 klm./g-, w kat. 250 ccm. — Walker na motocyklu Rudge z szybkością 102 klm./g. i w kat. 175 ccm. — Fernihough na motocyklu Excelsior z szybkością 84 klm./g.

Śmierć hr. Hardegga. Podczas wyścigu górskiego, urządzonego w dniu 28 czerwca z okazji mityngu automobilowego w Baden Baden, zabił się austrjacki kierowca hr. Hardegg, który niedawno uzyskał tak piękne wyniki w naszym wyścigu okrężnym we Lwowie.



Autostrada Milano — Bergamo (do art. Drogi Italji).

ORYGINALNE CZĘŚCI CHEVROLET SĄ NIEZASTĄPIONE — OBECNIE CENY ZOSTAŁY ZNACZNIE OBNIŻONE.

Fachowcy dobrze wiedzą, że samochód Chevrolet jest dokładnie budowany, wiedzą z własnego doświadczenia, jak doskonały materjał został użyty w silniku, podwoziu i nadwoziu, jak każda nawet najdrobniejsza część jest starannie i precyzyjnie wykonaną, dobrze obmyśloną.

Oryginalne części Chevrolet pochodzą z tego samego źródła i są identyczne z używanemi dla produkcji samochodów, wykonane z tego samego materjału i na tych samych nowoczesnych maszynach, przeszły normalną, bardzo surową inspekcję fabryczną w kilku kierunkach.

Oto dlaczego oryginalne części tak doskonale pasują i tak wolno się zużywają.



ORYGINALNY TŁOK CHEVROLET.

Oryginalne tłoki Chevrolet, o łożyskach bronzowych, są wzorem dokładnej obróbki i doskonałego materjału. Obrobione są starannie na specjalnie zbudowanych szlifierkach dla nadania im owalu, aby w pracy były szczelne i nie przepuszczały oleju. Posiadają materjał i formę naukowo obliczoną i dlatego prawidłowo się rozszerzają podczas pracy w każdym położeniu w cylindrze. Rowki pierścieni są doskonale przeszlifowane, dają dobrze znaną, a tak cenną szczelność pomiędzy pierścieniami i tłokiem.

Dla sworzni tłokowych tolerancja dokładnośoi jest dopuszczalna w granicach 0.0001" od ustalonego wymiaru. Sworznie takie po przeszlifowaniu i zpolerowaniu są galwanicznie pokryte warstwą chromu, tak że powierzchnia ich jest gładką jak szkło.

Tak precyzyjna obróbka zapewnia oryginalnym tłokom długotrwałą pracę, bez potrzeby wymiany i znaczną oszczędność paliwa.

GENERAL MOTORS W POLSCE

WARSZAWA
WOLSKA 103



SKŁAD CZĘŚCI
TEL. Nr. 439-22

Grand Prix Marny. Doroczny wyścig samochodowy o Grand Prix rzeki Marny odbył się w dniu 5 lipca na obwodzie szosowym w pobliżu Reims. Dystans wynosił 400 kilometrów. Startowało 26 współzawodników. Po niezmiernie interesującej batalji wyścig wygrał Lehoux na samochodzie Bugatti w czasie 2 g. 47 m. 37,4 s., rozwijając szybkość średnią 143 klm./g. Drugie miejsce zajął Dreyfus na samochodzie Maserati w czasie 2 g. 50 m. 01,8 s., a trzecie miejsce Czajkowski na samochodzie Bugatti w czasie 2 g. 51 m. 08,2 s.

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Niemiec zostały zorganizowane w dniu 5 lipca na torze Nürburg Ring. W kategorji 250 ccm. zwyciężył Toricelli na motocyklu Puch, w kat. 350 ccm. — Smith na motocyklu Rudge, w kat. 500 ccm. — Woods na motocyklu Norton i w kat. 1000 ccm. — Runtsch na motocyklu N. S. U. Największą szybkość uzyskał Woods, przebywając dystans 424 klm. w czasie 3 g. 53 m. 41,6 s.

Mistrzostwo Górskie Europy. Jako trzecia impreza rozgrywkowa Mistrzostwa Górskiego Europy odbył się w dniu 14 czerwca wyścig na wzniesieniu Kesselberg w Bawarji. Dystans wynosił 5 kilometrów. Konkurencja nie była zbyt liczna, to też bieg zakończył się nieoczekiwanem zwycięstwem czilijskiego kierowcy Juana Zanelli na hiszpańskim samochodzie Nacional Pescara, w czasie 4 m. 00,2 s. z szybkością średnią 75 klm./g. W kategorji samochodów sportowych tryumfował Caracciola na wozie Mercedes Benz w czasie 4 m. 03,4 s.

Następnie, w dniu 5 lipca rozegrany został wyścig na wzniesieniu Suze-Mont Cenis we Włoszech. W tym biegu konkurencja była bardzo liczna i doborowa, jednak z pośród zawodników, ubiegających się o tytuł Mistrza Górskiego Europy, startowało tylko dwóch: Zanelli i Tort. Wobec wysokiej klasy włoskich zawodników zajęli oni dalsze miejsca. Najlepszy czas dnia osiągnął niepokonany Achilles Varzi na samochodzie wyścigowym Bugatti, przebywając dystans 22,1 klm. w rekordowym czasie 16 m. 25,2 s. z szybkością przeciętną 81 klm./g. Drugim był Fagioli na samochodzie Maserati w czasie 16 m. 30,4 s. W kategorji sportowej zwyciężył Marinoni na trzylitrówce Alfa Romeo w czasie 17 m. 11 s. z szybkością średnią 77 klm./g., a drugim był Biondetti na dwulitrowym wozie Bugatti w czasie 17 m. 18,4 s.

W sześć dni później, to znaczy 11 lipca, odbył się w Anglji piąty wyścig zaliczony do Mistrzostwa, na słynnem wzniesieniu Shelsley Walsh. Dystans wynosił tylko tysiąc jardów, czyli 915 metrów. Pomimo, że organizatorzy wyścigu zobowiązali się pokryć koszty pobytu w Anglji wszystkim zawodnikom zagranicznym, z kontynentu przybyło na zawody tylko dwóch kierowców, ubiegających się naprawdę o tytuły mistrzów w jeździe górskiej, to znaczy Zanelli i Tort. W konkurencji około 60 zawodników angielskich zajęli oni znowu dalsze miejsca w klasyfikacji wyścigu. Najlepszy czas dnia, 43,4 s., uzyskał kierowca Nash na samochodzie wyścigowym Frazer Nash. Drugim był Mays na samochodzie Villiers w czasie 43,6 s., a trzecim Carr na samochodzie Bugatti w czasie 44 s. W kategorji sportowej pierwszym był Howe na samochodzie Mercedes Benz w czasie 46,8 s.

Wobec powyższych rezultatów, w klasyfikacji do Mistrzostwa Górskiego Europy prowadzą obecnie: Zanelli w kategorji wyścigowej i Caracciola w sportowej.

Następną imprezą liczącą się do Mistrzostwa będzie nasz Międzynarodowy Wyścig Tatrzański, organizowany przez Krakowski Klub Automobilowy w dniu 16 sierpnia na szosie z Zakopanego do Morskiego Oka.

Tłoki z lekkich stopów.

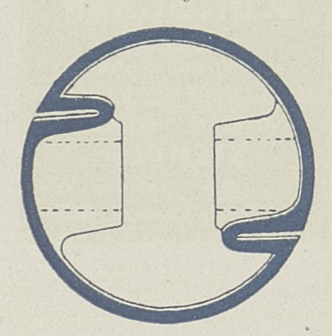
Poważne muszą być przyczyny, skoro konstruktorzy samochodów w ostatnich czasach zaprzestali stosować tłoki żeliwne. Śmiało twierdzić można, że tłok żeliwny należy dziś już do przeszłości. Powodem tego były nie tyle jego bezwzględne wady, ile wielkie zalety jakie posiadają tłoki z lekkich stopów, należycie sporządzone. Do należytej konstrukcji przy lekkich tłokach musi się przywiązywać jaknajwiększą wagę, bo znając dobrze rolę tłoka i jego niesłychanie trudne warunki pracy, możemy sobie łatwo wyobrazić, że dobór surowców i sama konstrukcja lekkiego tłoka jest problemem niełatwym do rozwiązania.

Nie mogę tutaj rozwodzić się o tych licznych trudnościach jakie wystąpiły na widownię w ciągu długoletnich prób, a które wymagały zaradzenia wzgl. zmian dla umożliwienia użytkowania w wszelkiego rodzaju silnikach samochodowych i motocyklowych tak potężnych tłoków z lekkich stopów. Praktycznego automobilistę interesuje gotowy produkt, a wybór szczególnie co się tyczy



lekkich tłoków, wymaga ostrożności i zastanowienia. Tłok jest zbyt ważnym elementem, aby przy wyborze jego kierować się tego rodzaju względami jak drobną różnicą ceny, łatwością otrzymania w bliskim składzie lub t. p. Zmieniając tłoki nie możemy wdawać się w niepewne eksperymenty, stosować tylko powinniśmy tłoki renomowanej jakości i konstrukcji i musimy dbać o ich należyte wbudowanie według wskazówek fabryki. Do bardzo znanych i licznie stosowanych należą tłoki SIMDURAL, sporządzone ze specjalnego stopu glinowo-krzemowego z domieszką miedzi i niklu. Szczególnie ciekawą konstrukcją odznaczają się tłoki SIMDURAL typu półsztywnego, które mimo tego, że wykonane są z jednolitego surowca, a więc bez stosowania wkładek stalowych lub t. p. poza termicznemi i innemi dodatniemi własnościami odznaczają się znaczną i niezmienną elestycznością, dzięki czemu nie wymagają one stosowania większych luzów przy wbudowaniu do cylindrów i temsamem nie wywołują niemiłych objawów, spotykanych często przy stosowaniu innych lekkich tłoków.

Jak widać z fotografji tłok SIMDURAL półsztywny posiada na wewnętrznej stronie płaszcza dwie długie naprzeciwległe nacięte zakładki, które przebiegają obok obsady sworznia i łączą się na górze z poziomemi nacięciami płaszcza. Pomimo tych przecięć płaszcz stanowi jedną całość, dzięki czemu unika się owalizowania się tłoków, które występuje przy tłokach posiadających przecięcia nie zabezpieczone. Normalna rozszerzalność płaszcza znajduje poniekąd ujście w elastycznych, naciętych zakładkach, które poddają się, pochłaniają ją, a przytem wskutek symetryczności budowy płaszcz nie zatraca kształtu i stale jest cylindryczny. Tłok SIMDURAL łączy w sobie zalety tłoka żeliwnego



z dodatniemi stronami tłoka lekkiego i jest bardzo racjonalnem rozwiązaniem problemu rozszerzalności tłoka.

(PAK) *Komisarjat turystyki we Włoszech* Z inicjatywy prezesa ministrów — tamtejsza Rada Ministrów postanowiła utworzyć Komisarjat Turystyki pod przewodnictwem samego premjera, który w nim będzie miał głos decydujący. Na stanowisko komisarza powołano adwokata Fulvio Suvich.

Komisarjat Turystyki ma za zadanie zespolić wszystkie organizacje turystyczne i roztoczyć nad niemi opiekę i kontrolę.

Budowa dróg w Rumunji.

Długotrwałe pertraktacje pomiędzy Rządem rumuńskim i firmą Stewart Partners w Londynie w sprawie budowy dróg zostały zakończone w sierpniu.

W pierwszej kolei ma być budowana droga z Bukaresztu do Brasov przez Ploesti, Campina i Sinaia na długości około 175 km. Jest to najważniejsza droga w Rumunji, łącząca Bukareszt z ośrodkami przemysłu naftowego i stare królestwo z przemysłowemi miastami Transylwanji. Uzupełnienie tego szlaku wzmoże znacznie komunikację samochodową, a w następstwie powiększy pojemność rynku na samochody osobowe i ciężarowe. (według Departament of Commerce, Washington).

Projekty budowy dróg w Austrji.

Część międzynarodowej pożyczki, zajaką zaciągnęła Austrja, ma być użyta na budowę i naprawę dróg. Projektowane są w pierwszym rzędzie inwestycje na t. zw. „Drodze Nibelungów", która prowadzi z Passau przez Eferding do Linz'u. Od Passau do Eferding będzie zbudowany nowy odcinek długości około 70 km. kosztem blisko jednego miljona dolarów. Następna z proponowanych dróg ma połączyć St. Poelten przez Mariazell ze Styrją. Poważne roboty projektowane są w okolicy Salzkammergut. Będą to przeważnie drogi górskie, których koszt budowy wyniesie od 14.000 do 38.000 dolarów za kilometr. (w/g. Dep. of Commerce Washington.).

1000 kilometrów wspaniałej szosy samochodowej, wybudowano na Kubie za 1.000.000.000 złotych.

Najpiękniejszą i najbardziej współczesną szosę samochodową długości około 1000 klm. wybudowano ostatnio na Kubie Jest to również najkosztowniej budowana droga publiczna, najtrwalszej konstrukcji nawierzchniowej, biegnąca przez liczne mosty i wiadukty, nigdzie nieprzerywana przez tory kolejowe.

Do budowy drogi przystąpiono dn. 2 marca r. 1927, a ukończono ją i otwarto na całej długości dn. 2 marca r. 1931. Uroczystości otwarcia dokonał prezydent Kuby, p. Gerardo Machado.

W ciągu czterech lat budowy tej bezsprzecznie największej i najpiękniejszej drogi w Ameryce łacińskiej, przerzucono, zryto i skopano przeszło 10.000.000 metrów sześciennych ziemi, skał i kamienia., wybudowano ponad 2.300. mostów, wiaduktów, tuneli i przepustów na całej długości szosy. Najdłuższy most stalowy przerzucono po linji biegu szosy przez rzekę Cauto — największą na Kubie. Roboty ziemne, a więc budowanie nasypów, niwelowanie, odwadnianie i roboty irygacyjne przeprowadzono z błyskawiczną szybkością, jeśli się zważy, że na znacznej długości swej nowe szosa przebiega przez nieprzebyte dotąd dżungle Kuby.

Magistrala samochodowa na Kubie biegnie przez wszystkie miasta stołeczne 6 prowincji republiki, a mianowicie: przez Pinar del Rio, Havannę, Matanzas, Santa Clara, Camaguey i Santiago del Kuba.

Budowa szosy kosztowała przeszło 100.000.000 dolarów (miljard złotych) W ten sposób autonomiczna Kuba zaspokoiła jedną z trzech największych potrzeb życia publicznego - potrzebę arterji drogowej. Pozostają do rozwiązania kwestje wody i szkolnictwa — ciągle jeszcze nieuregulowane w stopniu dostatecznym. (*cith*).

Samochody i motocykle są najhałaśliwsze. Ciekawe cyfry statystyków francuskich.

Wydział drogowy prefektury policji paryskiej zastanawia się pracowicie nad sposobami przyciszenia zgiełku ulicznego, wzrastającego z prawdziwie amerykańską szybkością.

W tej niezmiernie trudnej pracy, Urząd Ruchu Kołowego opierając się na doświadczeniach już poczynionych w Nowym Jorku, porozstawiał w najruchliwszych punktach Paryża licznych obserwatorów, którzy z zegarkiem w ręku, ołówkiem i z podziałką tablicami, notowali wszystkie hałaśliwsze odgłosy tętna życia ulicy.

Z notowań w ten sposób przeprowadzonych wynika, że na pierwszem miejscu pod względem ilościowym i gatunkowym hałaśliwości stoją:

Automobile osobowe i motocykle, na które przypada	36,28%
dalej idą: metro i tramwaje	16,29%
głośniki radjowe i megafony	12,34%
samochody ciężarowe	9,26%
parowozy i parostatki	8,28%
budownictwo miejskie	7,40%
krzyki uliczne (gazeciarzy)	7,26%
Wreszcie hałasy różne pozostałe	2,89%

Jak wynika ze statystyki paryskiej największy udział w ogólnym zgiełku ulicznym przypada na pojazdy mechanicz ne, obok których, wcale pokaźną pozycję w symfonji życia miejskiego, zajmują głośniki radjowe. (*PAK*).

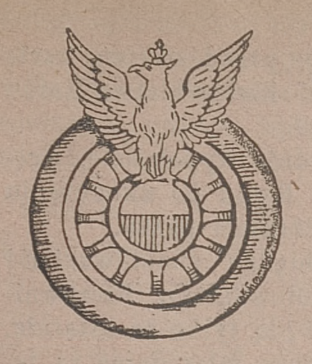
Cyfry przemysłu samochodowego w Stanach Zjednoczonych w roku 1930.

Niezmiernie ciekawe pozycje, ilustrujące rozwój przemysłu samochodowego w Stanach Zjednoczonych w ciągu ub. 10 — lecia, ogłasza Amerykańska Samochodowa Iba Handlowa — The National Automobile Chamber of Commerce w Nowym Jorku.

Statystyka Izby podaje, że w roku 1930 Stany Zjednoczone wyprodukowały 6.058.414 samochodów i motocykli różnego typu wartości ogólnej 40.19.784.669 dol. Jest to przeszło o 2.000.000. pojazdów mechanicznych więcej aniżeli wyprodukowano w roku 1930.

Przemysł samochodowy w Stanach Zjednoczonych jest największym konsumentem stali, gumy, niklu, cyny, szkła, benzyny, oliwy, i drobiazgów galanteryjnych. Bezpośrednio lub pośrednio przemysł ten zatrudnia przeszło 5.000.000. robotników a utrzymuje, łącznie z ich rodzinami, około 30.000.000. ludzi. Kapitał inwestycyjny tej gałęzi przemysłu amerykańskiego wynosi przeszło 2.000,000,000 dolarów.

Jest to przemysł, stanowiący najżywotniejszy czynnik w komunikacji i dobrobycie. (*PAK*).



Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny).

Sekretarjat czynny od godz. 1 do 4 pp. — Telefon 845-13.

Regulamin Raidu Pań

organizowanego przez Automobilklub Polski w dniach 19 i 20 września 1931 r.

1. Przepisy ogólne.

Automobilklub Polski organizuje w dniach 19—20 września 1931 r. zawody sportowe dla samochódów prowadzonych przez panie, pod nazwą:

RAID PAŃ 1931 r.
(Zawody sportowe narodowe otwarte).

Raid ten jest konkursem samochodowym, dostępnym dla Pań, posiadających międzynarodową licencję sportową dla kierowcy, wydaną przez A.P.

2. Szlak raidu.

Raid rozpoczyna się w Warszawie i podzielony jest na 2 etapy. Trasa poszczególnych etapów jest ustalona w sposób następujący:

I etap dn. 19 września 1931 r. WARSZAWA — Mszczonów — Opoczno — Końskie — Kielce — Busko — Szczucin — Tarnów — Grybów — Krzyżówka — KRYNICA.

około 444 km.

II etap dn. 20 września 1931 r. KRYNICA — Nowy Sącz — Wysoka — Limanowa — Gdów — Kraków — Miechów — Jędrzejów — Kielce — Końskie — Opoczno — Rawa — WARSZAWA.

około 467 km.

razem około 911 „

W ustalonej powyżej trasie Raidu Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo przeprowadzenia pewnych zmian, w zależności od stanu dróg.

3. Kierownictwo Raidu.

Raid prowadzi Komandor, któremu do pomocy dodanych jest 2 Vice-Komandorów. Rozporządzenia Komandora i Vice-Komandorów obowiązują narówni z niniejszym Regulaminem.

4. Warunki wymagane dla samochodów.

Do Konkursu będą dopuszczone wszystkie samochody sportowe lub turystyczne, posiadające następujące wyekwipowanie:

1) błotniki ze sztywnego materjału;
2) dla samochodów odkrytych budę z nieprzemakalnego materjału;
3) instalację do oświetlenia zgodną z obowiązującemi przepisami ruchu kołowego;
4) odwietrznik;
5) sygnały ostrzegawcze;
6) lusterko;
7) rozrusznik;
8) tłumik.

5. Podział samochodów na Grupy i Klasy.

Samochody biorące udział w Konkursie, podzielone są na grupy i klasy, które podaje poniższa tabela:

Grupa	Klasa	Pojemność cylindrów	Minimalna ilość pasażerów (60 kg. na osobę).
I	A	ponad 8.000 cm³	4
	B	aż do 8.000 cm³	4
	C	aż do 5.000 cm³	4
II	D	aż do 3.000 cm³	4
	E	aż do 2.000 cm³	4
III	F	aż do 1.500 cm³	2
	G	aż do 1.100 cm³	2

Przy podziale na klasy, nadwyżki pojemności cylindrów nie przekraczające 10% będą tolerowane, a więc np. samochód o pojemności 2.200 cm.³ będzie mógł być zaliczony do klasy E.

Samochody wyposażone w silniki z kompresorem, jakoteż sportowe, w których silnik przekracza 3.400 obr/min., przy gwarantowanej najwyższej szybkości samochodu, zaliczone zostaną do następnej klasy grupy pojemności.

Wyekwipowanie samochodów i obsada.

Wszystkie samochody wyposażone w silniki o pojemności skokowej 1500 cm.³ lub większe muszą posiadać obsadę złożoną z 4 osób lub odpowiedniego balastu. W samochodach, posiadających 4 normalne miejsca odpowiadające przepisom Międzynar. Kod. Sp. Automobilklub Polski rezerwuje dla siebie 2 miejsca tylne. W samochodach posiadających tylko 2 normalne miejsca, odpowiadające powyższym przepisom, A. P. rezerwuje dla siebie miejsce obok kierowcy. Zabieranie w tym wypadku drugiego kierowcy lub mechanika na tylne zapasowe siedzenie jest dozwolone.

Wszystkie samochody wyposażone w silniki o pojemności skokowej poniżej 1500 cm.³ posiadać będą obsadę złożoną z 2 lub 3 osób, według uznania samego konkurenta. W tych samochodach A. P. rezerwuje tylko miejsce obok kierowcy.

Koła zapasowe ze zmontowanemi oponami winny się znajdować nazewnątrz miejsca przeznaczonego dla obsady.

7. Zapisy.

Zgłoszenia samochodów do konkursu należy kierować do Komisji sportowej A. P., Warszawa, Aleja Szucha 10, na specjalnej deklaracji na każdy samochód oddzielnie.

Zapisy przyjmowane będą do dnia 12 września 1931 r. godz. 14. Zapisy mogą być nadsyłane telegraficznie, jednakowoż muszą być potwierdzone deklaracją pisemną jednocześnie wysłaną.

W wyjątkowych wypadkach Komisja Sportowa A. P. może przyjąć zapis w późniejszym terminie za podwójną opłatą wpisowego.

Komisja Sportowa A. P. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

Wpisowe wynosi zł. 40 od samochodu i należy je wnieść równocześnie z zapisem. Zapisy bez opłaty wpisowego są nieważne.

Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia lub gdyby A. P. konkursu zaniechał lub termin jego odłożył.

8. Przyjęcie samochodów.

Samochody zgłoszone do konkursu winny się stawić przed lokalem A. P. w Warszawie, 10. Aleja Szucha, dnia 19 września najpóźniej o godz. 6 rano, celem skontrolowania, czy odpowiadają warunkom konkursu.

Wszelkie uszkodzenia samochodu należy przed przyjęciem zakomunikować i dopilnować, aby zostały wciągnięte do protokółu przyjęcia.

Równocześnie należy przedstawić spis narzędzi części zapasowych i materjałów zabranych i przeznaczonych do napraw.

Po przyjęciu samochody zostaną umieszczene w parku; od tej chwili wszelkie prace przy samochodzie przyjętym są zakazane.

9. Karty Kontrolne.

Każdy kontroler otrzymuje przed startem kartę kontrolną, wypełnioną przez Kierownictwo Raidu i służącą do zapisów kontroli.

Karty kontrolne, odpowiednio wypełnione, wręcza kontroler Kierownictwu Raidu po ukończeniu każdego etapu przed opuszczeniem parku.

W razie niezgodności między zanotowaniami w karcie kontrolnej, a zanotowaniami Kierownictwa Raidu, miarodajnemi będą tylko te ostatnie.

Odnośnie do pomiarów czasu miarodajne są jedynie pomiary czasu Kierownictwa Raidu.

10. Start.

Godz. startu będzie podawaną w przeddzień kadego etapu. Na 40 minut przed startem zawodnicy (t. j. kierowczynie i mechanicy) będą dopuszczeni do swych wozów celem dokonania wszelkich prac niezbędnych. Podczas wykonywania tych prac zakazane jest rozruszanie silnika, które będzie karane 20 p. k.

Start rozpoczyna się z miejsca, bez uprzedniego rozruszenia silnika. Sygnał do odjazdu jest równocześnie znakiem do rozruszenia silnika, które winno się odbyć w ciągu 2 minut od chwili dania sygnału do odjazdu. Po 2 min. za każdą rozpoczętą minutę będzie liczony 1 p. k. Za rozruszenie w ciągu 20 sek. — 1 p. dodatni, przyczem silnik nie może się zatrzymać w ciągu przepisanych 2 minut.

Start I etapu ustanawia się na godz. 7 rano. Porządek startu ustanowiony będzie przez Komandora.

11. Kierowczynie.

Samochód może być w ciągu całego konkursu prowadzony tylko przez jedną panią, której nazwisko było podane w zgłoszeniu. Zawodnicy jak i kierowczynie muszą się wykazać najpóźniej w czasie przyjmowania samochodu posiadaniem międzynarodowej licencji sportowej, wydanej przez A. P.

12. Odbywanie etapów i czasy przepisane.

Dla przebycia każdego etapu będzie przepisana dla każdej grupy pewna minimalna szybkość przeciętna według następującej tabeli.

I Grupa — 45 klm./godz.
II Grupa — 40 klm./godz.
III Gruga — 35 klm./godz.

Osiągnięcie na każdym etapie szybkości przeciętnej, wyższej od minimalnej, nagradzane będzie przez ½ punkta dodatniego za każdy km./godz. podczas etapu, jednakowoż tylko do:

I. grupa — 55 km/godz.
II. „ — 50 „
III. „ — 45 „

Nie osiągnięcie minimalnej średniej szybkości, t. j. przekroczenie maksymalnego czasu, karane. będzie 1 punk. karnym za każdą 1 minutę opóźnienia

Osiągnięcie średniej szybkości ponad 60 km./godz. karane będzie na każdym etapie 5 p. karnymi.

Maksymalne i minimalne czasy przejazdów poszczególnych etapów będą podane w kartach kontrolnych.

13. Wypadki.

Każda zawodniczka winna odbyć całą trasę raidu wyłącznie zapomocą siły pędnej swojego silnika. W razie jakiegoś wypadku (naprzykład zarzucenia) jedynie obsada wozu może wziąść udział w pracach związanych z uruchomieniem go. Użycie obcej pomocy karane będzie 100 p. k.

14. Pomyłka trasy.

Jeżeli jedna z zawodniczek zboczy przez pomyłkę z przepisanej trasy, to etap dzienny będzie się liczył, jako przebyty tylko pod warunkiem powrócenia do miejsca, gdzie nastąpiło zboczenie z trasy i odbycia etapu w warunkach czasu, przewidzianych Regulaminem.

Nieprzebycie całej trasy raidu pociągnie za sobą wykluczenie.

Szlak będzie w zasadzie wskazywany przez policję i służbę drogową; jednakże A. P. nie bierze na siebie za to żadnej odpowiedzialności; zawodniczki winny w zasadzie posługiwać się jedynie mapą.

Pozatem wszystkie zawodniczki otrzymają po zapisaniu się do konkursu szlaki drogowe z oficjalnym kilometrażem.

Brak znaków, fałszywe wskazywanie lub niewskazywanie trasy etapu nie mogą być przedmiotem protestu lub zażalenia.

15. Próby.

Podczas trwania konkursu odbędą się następujące próby:

a) *Próba szybkości płaskiej* na odcinku ok. 2 km. odbędzie się w ten sposób, że pierwszy kilometr liczony będzie jako próba szybkości jednego kilometra ze stojącego startu, następny zaś kilometr jako próba szybkości jednego kilometra z rozbiegu.

Dla próby tej przewidziane są szybkości minimalne według następującej tabeli:

Klasa	Pojemność cylindrów	Szybk. min. przepisana dla 1 km. ze stojącego startu	Szybk. min. przepisana dla 1 km. z rozbiegiem
A i B	powyżej 5.000 cm³	75 km/godz.	110 km/godz.
C	aż do 5.000 cm³	65 km/godz.	100 km/godz.
D	aż do 3 000 cm³	55 km/godz.	90 km/godz.
E	aż do 2.000 cm³	50 km/godz.	80 km/godz.
F	aż do 1.500 cm³	45 km/godz.	75 km/godz.
G	aż do 1.100 cm³	40 km/godz.	70 km/godz.

Każdy 1 km/g. nadrobiony powyżej szybkości minimalnej *przy kilometrze ze stojącego startu* nagrodzony będzie 3/4 punktem dodatnim, a każdy km/g. poniżej szybkości minimalnej karany będzie 3/4 punktem karnym.

Każdy 1 k/mg. nadrobiony powyżej szybkości minimalnej *przy kilometrze z rozbiegu* nagrodzony będzie 3/4 punktem dodatnim, a każdy 1 km/g. poniżej szybkości minimalnej karany będzie 3/4 punktem karnym.

b) *Próba górska* — na odcinku ok. 2 km.

Dla próby tej przewidziane są szybkości minimalne według następującej tabeli:

Klasa	Pojemn. cylindrów	Szybkość minimalna przepisana:
A i B	ponad 5.000 cm³	54 km/godz.
C	aż do 5.000 cm³	51 km/godz.
D	aż do 3.000 cm³	47 km/godz.
E	aż do 2.000 cm³	43 km/godz.
F	aż do 1.500 cm³	40 km/godz.
G	aż do 1.100 cm³	37 km/godz.

Za ukończenie tej próby każda zawodniczka otrzyma 10 punktów dodatnich.

Nieosiągnięcie minimalnej szybkości karane będzie 1 punktem karnym za każdy nieosiągnięty 1 km/godz.

c) *Próba zręczności jazdy:* na odcinku 500 m. Na odcinku tym oznaczone będą 2 starty i meta. Pierwszy start będzie na 0 m., drugi — na 20 m. dalej w kierunku mety.

Samochód ustawiony zostanie na starcie tak, aby przednie koła znajdowały się przed linją startu. Na dany znak winna zawodniczka powrócić tylnym biegiem do drugiej linji startu, ustawiając samochód tak, aby przednie koła znalazły się między podwójną linją startu. Na znak dany przez startera zawodniczka może ruszyć z tem jednak, aby po przebyciu 500 m. zatrzymać się na mecie w ten sposób, aby przednie koła znalazły się między podwójną linją startu.

Poprawki ustawienia samochodu przed linją startu II-go i mety są dopuszczalne, jednakowoż czas zużyty na przestawienie samochodu liczy się do czasu próby.

Dla oceny tej próby stosowane będą następujące współczynniki w grupach:

Grupa I. — 1,0
„ II. — 0,90
„ III. — 0,80

Czasy prób pomnożone przez powyższe współczynniki dadzą kolejność wyników, przyczem za

każdą sekundę poniżej czasu przeciętnego wyznaczonego przez Komisję Sportową liczyć się będzie 1/2 punkta dodatniego, a za każdą sekundę powyżej czasu obliczonego wedle współczynników, liczyć się będzie 1/2 punkta karnego.

16. Punkty karne.

A. Podczas odbywania marszruty.

a) Rozruszenie silnika po upływie 2 minut od chwili otrzymania sygnału do odjazdu (pkt. 10) po 1 p. k. za każdą nadpoczętą minutę.

b) Rozruszenie silnika w parku przed sygnałem do odjazdu — 20 p. k.

c) Wszelka naprawa samochodu w czasie przeznaczonym na jazdę narzędziami ze sobą zabranemi i bez pomocy innych osób, jak tylko obsady wozu (za wyjątkiem kontrolera) karana będzie za każdą nadpoczętą minutę 1 p. k.

Czas naprawy liczy się od chwili zatrzymania wozu aż do jego ruszenia z miejsca.

Jedynie naprawy opon i dętek są dozwolone i wyłączone od punktów karnych.

Dolewanie wody w czasie odbywania etapu — 10 p. k.

e) Przekroczenie czasów maksymalnych lub nieosiągnięcie czasów minimalnych, przewidzianych dla odbycia etapu karane będzie podług postanowień — pkt. 12. Zatrzymania na przejazdach kolejowych do 5 minut nie będą neutralizowane.

f) Nieosiągnięcie przeciętnych minimalnych przewidzianych dla prób szybkości karane będzie podług postanowień pkt. 15.

Użycie obcej pomocy karane będzie 100 p. k.

g) Użycie narzędzi lub części zapasowych nie zabranych ze sobą karane będzie 50 p. k.

Dozwolone jest jedynie nabywanie opon i dętek.

h) Wszelkie mniejsze wykroczenia przeciw obowiązującym przepisom ruchu kołowego oraz postanowieniom pkt. 17 karane będą każdorazowo 5 p. k.

B. Przy badaniu samochodu po ukończeniu Raidu.

a) Pęknięte pióro główne resora 10 p. k.

b) Uszkodzenie chłodnicy, powodujące wyciekanie wody kroplami — 10 p. k.

c) Brak odwietrznika lub jego części — 10 p.k.

d) Zniszczenie jednego błotnika lub stopnia — 15 p. k.

e) Uszkodzenie jednego błotnika lub stopnia — 5 p. k.

Wszelkie inne uszkodzenia zewnętrzne samochodu nie objęte powyżej od a) do e) karane będzie 5 p. k.

(Stan szyb jak i akcesoryj samochodowych nie będzie podlegał badaniu).

O ile jakiekolwiek z wymienionych uszkodzeń powstało wyłącznie z powodu dowiedzionej winy osób nie należących do obsady danego wozu, to wtedy przysługuje kierownictwu Raidu prawo anulowania odpowiednich punktów karnych.

17. Obowiązujące przepisy drogowe.

Należy ściśle stosować się do obowiązujących przepisów ruchu kołowego. Za przekroczenie ich odpowiadają osobiście kierowczynie.

Przy mijaniu winny mieć kierowczynie jaknajwięcej względów jedne dla drugich.

Na sygnał wozu chcącego wyminąć winna kierowczyni zwolnić drogę natychmiast, kiedy tylko okoliczności na to pozwolą. Mijać można dopiero na znak chorągiewką kontrolera z wozu mijanego. Bezwzględnie zakazanem jest mijanie na zakrętach, skrzyżowaniach dróg lub podczas przejazdu przez miejscowości zamieszkałe.

Samochody kierownictwa Raidu należy natychmiast przepuszczać i umożliwić im mijanie nawet w miejscowościach zamieszkałych.

18. Parki samochodowe.

Na etapie będzie zorganizowany zamknięty park samochodowy. Czas przybycia winien kontroler zapisać w karcie kontrolnej. Samochód należy ustawić na miejscu wskazanem przez szefa parku. Obsada natychmiast napełnia zbiorniki benzyną, oliwą i wodą. Wszelkie inne prace przy samochodzie po wjeździe do parku są zakazane, pociągając za sobą zawieszenie.

Po dokonaniu tych czynności winna obsada natychmiast park opuścić. Wolno jej z parku wynieść opony i dętki wraz z kołami, na których są zmontowane, celem przeprowadzenia naprawy i pompowania poza obrębem parku.

Otwarcie parku nastąpi na 40 minut przed sygnałem odjazdu. W ciągu 30 minut od chwili otwarcia parku dozwolonem jest uskutecznienie wszelkich napraw samochodu przez osoby zgłoszone (t. j. kierowczyni i mechanik) wyłącznie narzędziami i częściami zapasowemi zabranemi ze sobą.

Po upływie tych 30 minut będzie dany sygnał na ukończenie robót przy samochodach, poczem rozpocznie się start.

19. Zaopatrywanie w materjały pędne.

Kierownictwo Raidu organizuje na punkcie etapowym stację zaopatrzenia w benzynę i oliwę.

Pozatem zapewnionem będzie otrzymanie benzyny z pompy na środku mniejwięcej każdego etapu w miejscowościach podanych przez kierownictwo Raidu.

Zaopatrywanie się na własną rękę w benzynę i oliwę jest zresztą dozwolone.

Czas zużyty na dolewanie benzyny i oliwy w czasie drogi nie będzie neutralizowany.

20. *Sankcje.*

1) *Wykluczenie*: Zawodniczki będą wykluczone z Raidu oraz ewentualnie poddane sankcjom karnym przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. w następujących wypadkach:

a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów jazdy:

b) za przebycie chociażby najmniejszej części trasy inną siłą od siły pędnej swego samochodu;

c) za odbycie chociażby części etapu bez przepisanej obsady osób lub w braku tychże — bez balastu;

d) za nieprzestrzeganie przepisanej marszruty (lub w razie zmylenia jej — niepowrócenie aż do punktu, z którego marszruta była zmylona);

e) za nieprzestrzeganie w sprawach ważnych postanowień niniejszego Rogulaminu, jego dodatkowych instrukcyj oraz rozporządzeń Kierownictwa Raidu.

2) *Zawieszenie, dyskwalifikacja*: Zawieszenie względnie dyskwalifikacja czeka zawodniczki w następujących wypadkach:

a) za umyślne wprowadzenie wbłąd Kierownictwa Raidu (np. fałszywe dane przy zgłoszeniu samochodu i t. p.);

b) za dokonywanie napraw w parku po ukończeniu etapu dziennego;

c) za niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

21. *Klasyfikacja i nagrody.*

Po ukończeniu konkursu klasyfikacja będzie uskuteczniona na podstawie bezwzględnej sumy punktów dodatnich i karnych (karne punkty liczy się ujemnie) Przy równej ilości punktów decyduje mniejszy litraż i większa waga. Samochody sklasyfikowane ilością punktów 0 lub większą otrzymają srebrną plakietę i dyplom za ukończenie Raidu bez punktów karnych.

Samochody sklasyfikowane z punktami karnemi (ujemnemi poniżej 0) otrzymają bronzową plakietę i dyplom za ukończenie Raidu.

Trzy nagrody klasyfikacyjne I, II i III otrzymają zawodniczki, które zajmą trzy pierwsze miejsca w ogólnej klasyfikacji.

Nagrodę KOMISJI SPORTOWEJ A. P. otrzyma Klub, którego członkinie zdobędą największą ilość punktów.

Do obliczenia punktów wzięte będą pod uwagę najlepsze rezultaty co najwyżej trzech uczestniczek, członkiń danego klubu afiljowanego lub przez klub wprowadzonych.

Pozatem przewidziany jest cały szereg nagród, których spis i warunki zostaną ogłoszone później.

22. *Reklama.*

Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników, oficjalnie podanych do wiadomości i to w dosłownem brzmieniu komunikatu Komisji Sportowej A. P.

Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegają sankcjom przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. (Nr. 126).

23. *Siła wyższa.*

Kierownictwo Raidu rozpatrywać będzie z całą bezstronnością wypadki siły wyższej, reklamowane przez zawodniczki i przedstawione pisemnie. Jedynie Komisarze Sportowi będą decydować czy zachodzi wypadek siły wyższej i czy należy go uwzględnić.

24. *Protesty i zażalenia.*

Protesty należy kierować do Komisarzy Sportowych, zażalenia na decyzję Komisarzy Sportowych należy kierować do Komisji Sportowej A. P., której decyzja jest definitywną i bezapelacyjną.

Protesty i zażalenia należy wnosić wyłącznie na piśmie.

Protesty odnoszące się do zdarzenia, które miało miejsce podczas odbywania etapu, należy wnieść tego samego dnia w przeciągu 2 godzin po opuszczeniu parku.

W godzinę po ogłoszeniu prowizorycznych wyników Konkursu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiek protestów.

Zażalania winny być wniesione do Sekretarjatu A. P. najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji. Potwierdzenie pisemne zażalenia winno wpłynąć najpóźniej w ciągu następujących 24 godzin.

Opłaty obowiązujące przy protestach i zażaleniach.

Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadjum w wysokości 50 złotych, które zostanie zwrócone o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne. Protesty i zażalenia, nie zaopatrzone w przepisane wadjum, nie będą wcale rozpatrywane.

W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

a) z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych, wskazujących trasę etapu;

b) z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udziału w Konkursie (samochody, wozy i t. p.);

c) z powodu zatrzymania przez organy policyjne.

Czasy na przebycie etapów oraz na próby szybkości VI Raidu Pań w dniach 19 i 20 września 1931 r.

ETAPY	Gr. I kl. A ponad 8000 cm³, kl. B aż do 8000 cm³, kl. C aż do 5000 cm³; Gr. II kl. D aż do 3000 cm³, kl. E aż do 2000 cm³; Gr. III kl. F aż do 1500 m³, kl. C aż do 1100 cm³	GRUPA I — Czas na przejazd		GRUPA II — Czas na przejazd		GRUPA III — Czas na przejazd	
		maksymalny	minimalny	maksymalny	minimalny	maksymalny	minimalny
I 19/IX	Warszawa-Krynica 444 klm.	przy średniej szybkości minimum 45 klm./godz.	przy średniej szybkości maximum 60 klm./godz.	przy średniej szybkości minimum 40 klm./godz.	przy średniej szybkości maximum 60 klm./godz.	przy średniej szybkosci minimum 35 klm./godz.	przy średniej szybkosci maximum 60 klm./godz.
		9 godz. 50 min.	7 godz. 24 min.	11 godz. 06 min.	7 godz. 24 min.	12 godz. 41 min.	7 godz. 24 min.
II 20/IX	Krynica-Warszawa 467 klm.	przy średniej szybkości minimum 45 klm./godz.	przy średniej szybkości maximum 60 klm./godz.	przy średniej szybkości minimum 40 klm./godz.	przy średniej szybkości maximum 60 klm./godz.	przy średniej szybkości minimum 35 klm./godz.	przy średniej szybkości maximum 60 klm./godz.
		10 godz. 23 min.	7 godz. 47 min.	11 godz. 40 min.	7 godz. 47 min.	13 godz. 20 min.	7 godz. 47 min.
		Klasa A i B	Klasa C	Klasa D	Klasa E	Klasa F	Klasa G
	Płaska próba szybkości. 1 klm. bez rozbiegu.	Czas max. **0 m. 48,0 s.** od-pow. śred. szyb. 75 klm./godz	Czas max. **0 m. 55,4 s.** od-pow. śred. szyb. 65 klm./godz.	Czas max. **1 m. 05,4 s.** od-pow. śred. szyb. 55 klm./godz.	Czas max. **1 m. 12,0 s.** od-pow. śred. szyb. 50 klm./godz.	Czas max. **1 m. 20,0 s.** od-pow. śred. szyb. 45 klm./godz.	Czas max. **1 m. 30,0 s.** od-pow. śred. szyb. 40 klm./godz.
	Płaska próba szybkości. 1 klm. z rozbiegiem.	Czas max. **0 m. 32,7 s.** od-pow. śred. szyb. 110 klm./godz.	Czas max. **0 m. 36,0 s.** od-pow. śred. szyb. 100 klm./godz.	Czas max. **0 m. 40,0 s.** od-pow. śred. szyb. 90 klm./godz.	Czas max. **0 m. 45,0 s.** od-pow. śred. szyb. 80 klm./godz.	Czas max. **0 m. 48,0 s.** od-pow. śred. szyb. 75 klm./godz.	Czas max. **0 m. 51,4 s.** od-pow. śred. szyb. 70 klm./godz.
	Górska próba szybkości. 2 klm. bez rozbiegu.	Czas max. **2 m. 13,3 s.** od-pow. śred. szyb. 54 klm./godz.	Czas max. **2 m. 21,2 s.** od-pow. śred. szyb. 51 klm./godz.	Czas max. **2 m. 33,2 s.** od-pow. śred. szyb. 47 klm./godz.	Czas max. **2 m. 47,1 s.** od-pow. śred. szyb. 43 klm./godz.	Czas max. **3 m. 00,0 s.** od-pow. śred. szyb. 40 klm./godz.	Cźas max. **3 m. 14,6 s.** od-pow. śred. szyb. 37 klm./godz.

25. Ubezpieczenie samochodów.

Zawodniczki obowiązane są przedstawić Automobilkubowi Polski polisy asekuracyjne od odpowiedzialności cywilnej za szkody i straty jakiegokolwiek rodzaju oraz polisę od ognia dla samochodu na czas trwania Raidu,

Polisa od odpowiedzialności cywilnej powinna być sporządzona minimalnie na sumę 15.000 zł. przy wypadku pojedynczym, 45.000 zł. przy wypadku zbiorowym i 5.000 zł. za uszkodzenie cudzej własności.

26. Obowiązki uczestniczek i uczestników.

Przez swój zapis uczestniczki i uczestnicy konkursu stwierdzają swoje zupełne podporządkowanie się przepisom niniejszego Regulaminu, jego instrukcji dodatkowych oraz Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. oraz zobowiązują się nie dochodzić swych ewentualnych praw w żadnym wypadku na drodze sądowej.

Uczestnicy konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody i wypadki w czasie trwania konkursu.

Automobilklub Polski nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego konkursu.

Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszta związan z konkursem (np. materjały pędne, kwatery, wyżywienie i t. p.)·

27. Uzupełnienie przepisów.

Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, zmiany marszruty, przesunięcia daty lub całkowitego odwołania konkursu. W razie niezapisania się do dnia 12 września b.r. przynajmniej 10 samochodów, konkurs może zostać odwołany.

Do komentowania niniejszego regulaminu i przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi.



Pomorski Automobilklub

Bydgoszcz, Matejki 10. Telefon 1012. Sekretarjat czynny od godz. 14-tej do 18-tej

PROTOKUŁ

JURY POŚCIGU SAMOCHODOWEGO ZA BALONEM WOLNYM W DNIU 7 CZERWCA 1931 r.

Komisja w składzie:

1) p. inżyniera dypl. Stulgińskiego Włodzimierza, jako przewodniczącego,

2) p. kapt. Świerzyńskiego J. } z 1. balonu balonowego
3) por. Janusza Antoniego }

4) p. Heydemanna Rudolfa

jako członkowie

zebrała się w dniu 7.VI. 1931. o godz. 19-ej w „Dworze Artusa“ w Toruniu, celem stwierdzenia wyników zawodów i przyznania nagród zwycięzcom.

Po szczegółowem zbadaniu powyższych wyników przyznała komisja następujące miejsca i nagrody:

1-e miejsce i nagrodę — p. Heydemannowi Rudolfowi z Bydgoszczy (P. A.)

2-e miejsce i nagrodę — p. Foglowi z Torunia,

3-e miejsce i nagrodę — p. Stenzlowi Leopoldowi z Bydgoszczy (P. A.)

4-e miejsce i nagrodę — p. Witkowskiemu Aleksandrowi z Chełmna (P. A.)

5-e miejsce i nagrodę — p. Stenzlowi Leopoldowi z Bydgoszczy (P. A.).

Komisja nadmienia, że do 5-go miejsca rościł pretensje również p. Fogel z Torunia, pretensja ta nie została jednak przez komisję uwzględniona z powodu braku rzeczowego uzasadnienia ze strony p. Fogla.

Następnie komisja przystąpiła do ogłoszenia wyników w obecności wszystkich zawodników i rozdania nagród zwycięzcom.

Na tem protokół zakończono.

Przewodniczący:
(—) Stulgiński, inż. dypl.

członkowie:
(—) Świerzyński, kpt., (—) Janusz, por.
(—) Heydemann Rudolf.

Ratownictwo Drogowe

1. Celem niesienia pierwszej pomocy w wypadkach samochodowych, władze drogowe przystąpiły do zaopatrzenia w apteczki ratownicze, typu opracowanego przez Polski Czerwony Krzyż, wspólnie z Automobilklubem Polski, zabudowań przydrożnych w miejscowościach znajdujących się w pewnej odległości od aptek i lekarzy.
Dla zapoczątkowania tej akcji, tego rodzaju apteczki zostały umieszczone w następujących miejscowościach powiatu Starogardzkiego woj. Pomorskiego:
   a) **Kamienna Karczma** u leśniczego Bauca
   b) **Lubichowo** u drogomistrza Karpińskiego
   c) **Bobowo** u drogomistrza Piechowskiego

2. Zostały wypuszczone na rynek apteczki ratownicze typu mniejszego dla użytku samochodów osobowych. Apteczki te wykonane według typu opracowanego przez Polski Czerwony Krzyż i Automobilklub Polski i zatwierdzonego przez Departament Służby Zdrowia Min. Spraw Wewnętrznych za No. ZA1347/31, wyrabiane są przez Polski Czerwony Krzyż. Jest to fibrowa walizka, o wymiarze 270 x 75 mm zawierająca najniezbędniejsze środki opatrunkowe, dezynfekcyjne i medykamenty do niesienia pierwszej pomocy w wypadkach samochodowych. Cena rynkowa zł. 44.—, dla członków A. P. i Klubów Afiljowanych zł. 40.—. Do nabycia w Biurze Turystycznem A. P. i Klubach Afiljowanych.

Wiadomości Drogowe

1) Na szosie Ponary — Landwarów — Troki, na odcinku Landwarów — Troki na klm. 9.850 — 10.630 (woj. Wileńskie, pow. Wileńsko—Trocki), z powodu naprawy nawierzchni, ruch kołowy został zamknięty. Objazd obok szosy.

2. W pow. Włodzimierskim woj. Wołyńskiego zaistniały następujące przeszkody w ruchu kołowym.
   a) droga państw. № 7 na odcinku Włodzimierz — Rogóżno zamknięta wskutek robót budowlanych na okres dwuletni, objazd gruntowy równoległy do głównego szlaku
   b) droga wojew. № 3/2 km. 31, odcinek Werba — Granica powiatu Kowelskiego, wskutek robót budowlanych zamknięty do ok. 1/X 1931. Objazd około 500 m.

3) na szosie państw. 9/11 Stryj — Drohobycz od km. 26.340 t. j. od dojazdu kolej., do rynku w Drohobyczu, wskutek odnawiania nawierzchni ruch samochodów osobowych został ograniczony do 6 km./godz., ruch zaś samochodów ciężarowych jest kierowany na przyległe ulice miejskie.
Stan ten potrwa do ok. 1/IX 1931 r.

4) Wskutek przebudowy jezdni odcinek drogi wojewódzkiej Grudziądz — Grupa km. 0,0 — 0,8 od zjazdu z mostu Grudziądzkiego będzie do 30 sierpnia dla ruchu kołowego zamknięty.

5) Wskutek przebudowy mostu N 154/1 na 154 klm. szosy państw. N 2 Warszawa — Kowno na odcinku Łomża — Piątnica (pow. Łomżyński woj. Białostockie) przejazd przez ten most został zamknięty. Objazd z Łomży w stronę Kolna, Stawisk, Szczuczyna, Grajewa, Jedwabnego i Wizny — ulicą Zjazd i Rybaki do szosy obwodowej, a następnie drogą gminną Kalinowo — Piętnica. Objazd z Kolna, Grajewa, Szczuczyna, Stawisk, Jedwabnego i Wizny do Łomży — przez wieś Piątnicę, szosą obwodową i przez most kratowy na tejże szosie.

6) Na szosie powiatowej Kruszwica — Wola Wapowska, na km. 6,0—6,1 (pow. Strzelno, woj. Poznańskie), na skutek budowy przejazdu przez tor kolei Herby — Gdynia, ruch kołowy na czas tej budowy uległ utrudnieniu.

7) w powiecie Stopnickim, woj. Kieleckiego, naskutek złego stanu mostów N 19/1 na klm. 19 N 20/1 na klm. 20 i N 32/1 na klm. 32 szlaku Tarnowskiego, N 2/2 na klm. 2 i 5/1 na klm. 5 szosy Stopnica — Staszów, oraz 9/1 na klm. 9 szosy Stopnica — Solec — szybkość jazdy na tych mostach została dla samochodów ograniczona aż do odwołania do 10 klm./godz.

8) na szosie państwowej Poznań — Buk, na odcinku Poznań — Wysogotowo, naskutek robót budowlanych, ruch kołowy został wstrzymany. Objazd z Poznania, — ulicą Dąbrowskiego przez Ławicę i Krzyżowniki.

9) na szlaku Warszawa — Radom mosty N 71/1 i 72/1, na Pilicy pod Białobrzegami zostały aż do odwołania, zamknięte dla autobusów i samochodów ciężarowych.

10) szosa powiatowa Rybnik — Obszary (pow. Rybnicki, woj Śląskie) długości ok. 7 klm.,

naskutek remontu, została aż do odwołania zamknięta. Objazd szosami: Raciborz—Pszczyna Niewiadom — Kop. Hojm i Biertułtowy

11) po ukończeniu prac nad rozszerzeniem szosy państwowej Kostrzyń — Toruń został ponownie oddany do użytku odcinek tej szosy na km. 26,2 — 28 pomiędzy miejscowościami Skiereszewo — Dziekańka w pow. Gnieźnieńskim woj. Poznańskiego.

12) na szosie Tarnowskie Góry — Sucha Góra — Granica (pow. Tarnowskie Góry, woj. Śląskie) na odcinku Rudne Piekary — Sucha Góra, naskutek przebudowy nawierzchni, ruch kołowy został do dn. 15 sierpnia wstrzymany. Objazd przez Bobrowniki, Radzionków i Blechówkę.

13) na szosie Piasek—Lubsza (pow. Lubliniecki, woj. Śląskie) na km. 0,9—2,4, naskutek remontu, ruch kołowy został wstrzymany od dn. 20 lipca do 15 sierpnia. Objazd przez Psary i Lubszę.

14) Z powodu odbudowy nawierzchni szosy wojewódzkiej Nr. 15a Krotoszyn — Zduny — Granica R. P. w klm. 1.3 do 1.6 oraz 4.0 do 6.5 t. j. na odcinku Krotoszyn — Zduny odcinek ten został dla ruchu kołowego na szerokości twardej nawierzchni z dniem 2 Lipca zamknięty na przeciąg trzech tygodni. Przejazd na tym odcinku może odbywać się wolnem tempem latówką.



Sląski Klub Automobilowy

Katowice, Stawowa 10, tel. 22-39.

Komunikat

Projektowany na dzień 6 września b. r. „Wyścig Płaski“ i Gymkhana Sekcji w Bielsku zostają odwołane.

Hotelowe tarcze polecające.

Poniżej podaje się do wiadomości spis, charakterystykę i cenniki hoteli, którym Automobilklub Polski udzielił swych tarcz polecających. Jedna gwiazdka przy nazwie hotelu oznacza zakład skromny, lecz dobrze prowadzony, dwie gwiazdki — zakład pierwszorzędny, trzy gwiazdki — zakład komfortowy. Cenniki obowiązują hotele w stosunku do członków A. P. i Klubów Afiljowanych, do chwili ogłoszenia w Komunikacie Biura Turystycznego zaszłych w nich zmian.

P.P. Automobiliści są proszeni o popieranie niżej wymienionych hoteli, a jednocześnie, w razie spostrzeżenia jakichkolwiek znaczniejszych braków w obsłudze hotelowej, o komunikowanie ich pod adresem Biura Turystycznego Automobilklubu Polski, 10, Aleja Szucha, Warszawa.

BIAŁOWIEŻA	„Pod Żubrem"* ul. Stoczek 145.	Ilość NN. w hotelu—9, restauracja, elektr. oświetl., telefon, garaż na 2 samochody, benzyna i oleje na miejscu.	Pokój 1 osob. zł. 4 Pokój 2 osob. zł. 6. Garaż zł. 2.
BRNO (Czechosłowacja)	„Passage"***	(Szczegółowa charakterystyka i cennik hotelu zostanie umieszczony w następnym komunikacie hotelowym Biura Turystycznego).	
KATOWICE	„Monopol"*** ul. Dworcowa 7.	Ilość NN. — 102, oświetl. elektr. telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., łazienki, centr. ogrzew., winda, kawiarnia, hall, garaż i st. benzyn. w pobliżu.	Pokój 1 os. 9.50 — 12.50 zł. Pokój 2 os. 18 — 24 zł. Od 15.X do 15.IV dodatkowa opłata za opał 1.50—2 zł. Opłata za usługę 20%. Podatek magistr. 20%. Śniadanie 2 zł.
KATOWICE	„Savoy"*** ul. Marjacka 4-6.	Ilość NN. — 60, oświetl. elektr. telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., łazienki, centr. ogrzew., winda, czytelnia, restauracja, garaż.	Pokój 1 os. 13 — 17 zł. Pokój 2 os. 24 — 34 zł.
KIELCE	„Bristol" ** ul. Sienkiewicza 26.	Ilość NN. hotel. — 37, oświetl. elektr., telefon, restauracja czytelnia, łazienki, pokoje dla szoferów, garaż na 5 samochodów, stacja benzynowa i warsztat naprawczy obok hotelu.	Pokój 1 osob. od zł. 5 do zł. 7.50 Pokój 2 osob. od zł. 11 do zł. 16. Garaż zł. 5.
KRAKÓW	„Francuski"*** ul. Pijarska 13.	Ilość NN.—75, oświetl. elektr., telefon, central. ogrzew., woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 20 NN- z łazienkami 20 łazienek ogólnych, winda, rest., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla korespondencji, garaż, stacja benz. obok hotelu.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 10 do zł. 21. Pokój 1 os. z łazienką od zł. 21 do zł. 25. Pokój 2 os. bez łaz. 21—25 zl. Pokój 2 os. z łazienką od zł. 30 do zł. 35. Podatek magistracki 20 proc. Opłata za usługę 15 proc. Cena śniadania zł. 1.70 izł.3. Cena obiadu zł. 4.50. Kolacja à carte.
KRAKÓW	„Grand Hotel" *** ul. Sławkowska 5.	Ilość NN—50, oświetl. i elektr., telefon. centr. ogrzew., woda bież. zimna i ciepła w 42 NN., 12 NN z łazienkami, 3 łazienki ogólne, rest., kawiarnia, hall, 4 pokoje dla szoferów, stacja benzynowa w pobliżu.	Pokój 1 os. bez łazienki do zł. 8 do zł. 22. Pokój 1 os. z łazienką od zł. 22 do zł. 28. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 11 do zł. 26. Pokój 2 osob. z łazienką od zł. 32 do zł. 50. Pokój dla szofera zł. 8. Podatek magistracki 20 proc. Opłata za usługę 15 proc. Śniadanie zł. 3.60. Obiady i kolacje à la carte.
LWÓW	„George'a" *** Pl. Marjacki 1.	Ilość NN.—90. oświetl. elektr., telefon, cent. ogrzew, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 32 NN. z łazienkami 3 łazienki ogólne, winda, rest., hall pokój dla korespondencji, 6 pokoi dla szoferów, stacja benz. przy hotelu.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 7 do zł. 12. Pok. 1 os. z łazien, od zł. 16. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 18 do zł. 20. Pokój 2 os. z łazienką od zl. 23 do zł. 25. Pokój dla szofera zł. 7. Podatek magistracki 20 proc. (za pok. z tel. o 1 zł. więcej Śniadanie zł. 2. Obiad zł. 6. Kolacja à la carte. Napiwek w rest. 10 proc. Utrzym. dla szofera zł. 7

ŁÓDŹ	„Grand-Hotel" *** ul. Piotrowska 72.	Ilość NN.—171, oświetl. elektr. woda bież. zimna i ciepła w 140 NN., 20 NN. z łazienkami, 3 łazienki ogólne, 2 windy, restauracja, kawiarnia hall, ogród.	Pokój 1 os. bez. łazienki od zł. 8 do zł. 15. Pokój 1 osob. z łazienką od zł. 15 do zł. 28. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 14 do zł. 28. Pokój 2 osob. z łazienką od zł. 26 do zł. 46 Podatek magistracki 25 proc.
ŁÓDŹ	„Savoy"*** Traugutta 6.		Pokój 1 os. 6 — 8 zł. „ 2 „ 10 — 16 zł. „ dla szofera 4 — 6 zł. Użycie łazienki 2 zł. Podatek magistr, 25 proc. I śniadanie 1.50 zł. Obiad 1.50 zł. Kolacja à la carte W restaur. napiwek 10 proc.
OLOMOUC (Czechosłowacja)	„Narodni Dum" *** ul. Ceska 21.	Ilość NN. — 80, oświetl. elektr. centr. ogrzew., woda bieżąca zimna i ciepła we wszystkich NN., 10 łazienek, winda, restauracja, kawiarnia, hall, czytelnia, pokój do korespondencji, ciemnia fotograficzna, ogród, 15 pokoi dla szoferów, garaż na 20 samochodów, warsztat repar., stacja benzynowa w poliżu.	Pokój 1 os. od 22—26 koron Pokój 2 os. od 44—60 koron. Apartamenty od 99—110 kor. Pokój dla szofera 17 koron. W okresie zimowym opłata za opał w pokoju 1 os. 4 kor. dziennie, w pokoju 2 os. 6 kor. dziennie. Opłata za usługę 10 proc. Śniadanie 3—10 kor. Obiad 15—30 kor. Garaż 12—15 kor.
OSTENDE (BELGJA)	„Splendide" *** (otw. od 5 czerwca do 1 października) Digue de mer 57.	Ilość NN. — 200, oświetl. elektr., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 60 NN. z łazienkami, 6 łazienek ogólnych, 2 windy, rest., hall, czytelnia, pokój do korespondencji 10 pokoi dla szoferów, garaż, i st. benz. w pobliżu.	*Od 19 lipca do 31 sierpnia (w sezonie):* Pokój 1 os. bez łazienki od 85 do 160 fr. Pokój 1 os. z łazienką od 125 do 225 fr. Pokój 2 os. bez łazienki od 150 do 300 fr. Pokój 2 os. z łazienką od 190 do 360 fr. Pokój i utrzymanie (pensjonat) od 160 do 260 fr. b. od osoby. *Przed i po sezonie:* Pokój 1 os. bez łazienki od 70 do 115 fr. Pokój 1 os. z łazienką od 100 do 150 fr. Pokój 2 os. bez łazienki od 120 do 220 fr. Pokój 2 os. z łazienką od 160 do 280 fr: Pokój i utrzym. (pensjonat) od 130 do 225 fr. od osoby dziennie. I śniadanie 10 — 30 fr. II (lunch) 40 fr. Obiad 45 fr. Pokój i utrzymanie szofera dziennie 75 fr. Opłata za usługę 10 proc. Podatek państw. 5 proc. Opłata pobytowa 2.50 fr. dziennie od osoby.
PŁOCK	„Warszawski" ** ul. Kolegjalna 20.	Ilość NN.—18, oświetl., elektr., telefon, 2 łazienki, rest., hall, pokój do korespondencji, pokoje dla szoferów, garaż na 5 samochodów, st. benz., warsztat repar. obok hotelu.	Pokój 1 os. zł. 7.75 Pokój 2 os. od 11.60 do 12.95 zł. Pokój dla szofera 6.15 zł. (Ceny podane wraz z usługą) Garaż 3 zł. dziennie. Śniadanie od 1 zł. Obiad zł. 2.20. Kolacja zł. 2 (w rest. za usługę dolicza się 10 proc.)

RADOM	„Rzymski“ ** ul. Żeromskiego 15.	Ilość NN.—31, oświetl. elektr., telefon, 2 łazienki ogólne, rest., kawiarnia, pokoje dla szoferów, garaż na 6 samoch., st. benz.	Pokój 1 os. od 5 do 7 zł. Pokój 2 os. od 9 do 15 zł. Garaż 4 zł. Podatek magistracki 25 proc.
SEMMERING (AUSTRJA)	„Südbahn“ *** Semmering bei Wien.	Ilość NN.—300, oświetl. elektr., centr. ogrzew., telefon, woda bież. zimna i ciepła w 200 NN., 80 NN. z łazienkami, 8 łaz. ogólnych, winda, hall, rest., kawiarnia, czytelnia, pokój dla korespondencji, ciemnia fotograficzna, tereny sportowe, ogród, 20 pokoi dla szoferów, garaż na 80 samochodów, warsztaty repar., stacja benzyn.	*W sezonie*: (15.XII — 15.III i 15.VII — 15.IX oraz święta Wielkanocne i Zielone Św.). Pokój 1 os. 14 do 26 schil. Z łazienką od 30 do 45 schil. Pokój 2 os. od 22 do 42 schil. Z łazienką od 55 do 75 schil. *Poza sezonem*: Pokój 1 os. od 10 do 14 schil. Z łazienką od 20 do 30 schil. Pokój 2 os. od 20 do 28 schil. Z łazienką od 35 do 45 schil. Pokój dla szofera 6 schil. Garaż 7 schil. I śniadanie 2.50 schil. II śniadanie 9—10 schil. Obiad 9—10 schil. Utrzymanie szefera 12 schil. Opłata za usługę 10 proc. Opłata pobytowa 1 s hil. dziennie od osoby.
ŚRODA	„Hotel Hüttnera“ ** Stary Rynek 12.	Ilość NN.—20, oświetl. gazowe, telefon, centr. ogrzew., łazienka, restauracja, kawiarnia, garaż na 2 samoch., stacja benzyn. i warsztat repar. obok hotelu.	Pokój 1 os. 4 — 5 zł. Pokój 2 os. 10 zł. Pokój dla szofera 3 zł. Podatek magistracki 20 proc. Śniadanie od 1 zł. Obiad 2.50 zł. Kolacja à la carte. Napiwek w rest. 10 proc. Utrzymanie dla szofera 4 zł.
WARSZAWA	„Bristol“ *** Krak. Przedm. 42-44.	Ilość NN.—250, oświetl. elektr., centr. ogrzew., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 60 NN. z łazienkami, 7 łazienek ogólnych, winda restauracja, hall, czytelnia, pokój dla korespond., pokoje dla szoferów, stacja benz. w pobliżu.	Pokój 1 os. bez łazienki 17 — 24 zł. Pokój 1 osob. z łazienką 26 — 30. Pokój 2 osob. bez łazienki 22 — 26 zł. Pokój 2 os. z łaz. 41—62 zł. Pokój dla szofera 9—10 zł. Opłata za usługę: przy pobycie do 3 dni 15 proc., po 3 dniach 10 proc. Podatek magistr. 15 proc. Śniadanie 2.50 zł. Obiad 6 zł. Kolacja 7.5C zł. Napiwek w restaur. 10 proc. za posiłek w N. 20 proc.
WARSZAWA	„Europejski“ *** Krak. Przedm. 13.	Ilość NN.—215, oświetl. elektr., centr. ogrzew., telef., woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 85 NN. z łaz., 6 łaz. ogól., winda, rest., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla korespondencji, ogród, st. benz. w pobl.	Pokój 1 os bez łazienki od 15 do 33 zł. Pokój 1 os. z łazienką od 28 do 52 zł. Pokój 2 os. bez łazienki od 27 do 40 zł. Pokój 2 os. z łazienką od 37 do 100 zł. Podatek magistr. 15 proc.
WARSZAWA	„Polonia-Palace“ *** Al. Jerozolimska 39.	Ilość NN.—159, oświetl. elektr. centr. ogrz., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 19 NN., z łaz., 10 łaz. ogólnych, winda, rest., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla koresp. pokoje dla szoferów, 3 boksy, garaż, st. benz. w pobliżu.	Pokój 1 os. bez łazienki od 11 do 26 zł. Pokój 1 os. z łazienką od 30 do 32 zł. Pokój 2 os. bez łazienki od 24 do 28 zł. Pokój 2 os. z łazienką od 42 do 48 zł. Pokój dla szofera 11 zł. Śniadanie 2.50 zł Obiad 6.75 zł. Kolcaja zł. 8.85. Garaż zł. 6. Opłata za usługę pierwsze 3 dni 15 proc. nast. 10 proc. Podatek magistr. 15 proc.

WARSZAWA	„Rzymski“ ** ul. Marsz. Focha 1.	Ilość NN.—90, oświetl. elektr., centr. ogrzewanie, telefon, woda bież. zimna i ciepła w 40 NN., 10 NN. z łazienkami, 3 łazienki ogólne, winda, restauracja, hall, pokój dla korespondencji, pokoje dla szoferów, garaż, warsztat reparacyjny, stacja benz. w pobliżu.	Pokój 1 osob. bez łazienki 12 — 21 zł. Pokój 1 osob. z łazienką 24 — 26 zł. Pokój 2 osob. bez łazienki 16 — 28 zł. Pokój 2 osoby z łazienką 36 — 41 zł, Pokój dla szofera 5.50 zł. Opłata ze usługę przy pobycie do 3 dni 15 proc., po 3 dniach 10 proc. Podatek magistr. 10 proc. Śniadanie 1,90 zł. Obiad 4.50 zł. Kolacja 5 zł. Napiwek w rest. 10 proc. za posiłek w N. 15 proc.
WENECJA (Włochy)	Grand Hotel International *** ul. 2 Marzo, 2399.	Ilość NN. — 72, oświetlenie elektr., telef., centralne ogrzew., woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., pokoje z łazienkami, winda, restauracja, czytelnia, hall, pokój do korespondencji, pokoje dla szoferów.	Pokój 1 osob. bez łazienki 18 — 25 lir. Pokój 1 osob. z łazienką 45 lir. Pokój 2 osob. bez łazienki 36 — 50 lir. Pokój 2 osob. z łazienką 65 — 90 lir. I śniadanie — 5 lir. II śniadanie (lunch)—20 lir. Obiad — 22 lir. Pensjonat dla szofera 35 lir dziennie. Opłata za opał — 2.50 lir od osoby. Opłata pobytowa — 2.50 lir od osoby. Opłata za usługę 10 proc.
WILNO	„St. Georges“ ** ul. Mickiewicza 20.	Ilość NN. — 70, oświetl. elektr., telefon, woda bieżąca zimna we wszystkich NN., 3 łaz. ogólne, restaur., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla koresp., pokoje dla szoferów, garaż na 8 samochodów, stac. benzynowa w pobliżu.	Pokój 1 os. od 5 do 15 zł. Pokój 2 os. od 11—22 zł. Pokój dla szofera 5 zł. Śniadanie 2 zł. Obiad 2 zł. Kolacja 4 zł. (ceny łącznie z usługą). Podatek magistracki 15 proc. Garaż 3—5 zł.
ZAKOPANE	„Bristol“ *** Bulw. Słowackiego.	Ilość NN.– 85, oświetl. elektr. centralne ogrzewanie, telefon, woda bieżąca zimna i ciepła, we wszystkich NN., 9 łazien. ogólnych restaur. kawiarnia, hall, czytelnia, pokoje dla korespondencji, pokoje dla szoferów, ciemnia fotograficzna ogród, st. benzynowa, garaż w pobliżu.	Pokój 1 os. od 12 do 18 zł. Pokój 2 os. od 22—34 zł. Pokój dla szofera od 6 do 8 zł. (W czasie 1.III — 1.VII i 1.IX — 1.XII cennik zniżony o 30—50 procent. Obiad od 5—8 zł. Kolacja od 4—6 zł. Pokój z utrzymaniem (pensjonat) od 26—30 zł. Utrzymanie dla szofera od 5 do 8 zł. dziennie. Opłata za usługę 10 proc. Taksa klimatyczna tygodniowo 12 zł., mies. 26 zł.
ŻYWIEC	„Polonia“ * ul. Kościuszki 401.	Ilość NN. — 16, oświetlenie elektryczne, centralne ogrzew. telefon, woda bież. zimna we wszystkich NN., 12 NN. z wodą bież. zimna i ciepłą. 2 łazienki ogólne, rest., kawiarnia, garaż na 6 samochodów, stac. benzynowa.	Pokój 1 os. od 6—8 zł. Pokój 2 os. od 11—13 zł. Śniadanie od 0,50 zł. Obiad 1,80 zł. Kolacja 1,60 zł. Garaż 2—3 zł.

LESZNO	„Polski“ * ul. Komeniusza 3.	Ilość NN. — 16, oświetl. elektr., centr. ogrzew., łazienka, restauracja, kawiarnia, garaż.	Pokój 1 os. 4 — 5 zł. Pokój 2 os. 8 — 10 zł.
MOGILNO	„Polonja“ * ul. Wł. Jagiełły 21.	Ilość NN. — 7, oświetl. gaz., centr. ogrzew., łazienka, restauracja, kawiarnia, pokój do koresp., 4 pokoje dla szoferów, garaż na 3 samochody.	Pokój 1 os. 4 zł. Pokój 2 os. 8 zł. Pokój dla szof. 3.50 Pod. magistracki 20 proc. Opłata za usł. 10 proc. Opłata za opał — 1 zł. Cena śniadanie zł. 1.50 — zł. 2.50. Cena obiadu 2 zł. — zł. 3. Cena kolacji 2 zł. — zł. 3. Napiwek w restauracji 10 procent. Garaż 2 zł.
ŚREM	„Przy Poczcie“ * Rynek 22.	Ilość NN. — 4, oświetl. gaz., łazienka, restauracja, kawiarnia, pokój dla koresp., pokój dla szofera, garaż na 2 samochody.	Pokój 1 os. 4 – 5 zł. Pokój 2 os. 7 — 8 zł. Pokój dla szofera 3 zł. Opłata za opał — 1 zł. Cena śniadania zł. 1.80. Cena obiadu zł. 1.50. Cena kolacji zł. 1.30 – zł. 1.80 Garaż zł. 1.50.




„OSZCZĘDNOŚC"
HASŁEM
DNIA DZISIEJSZEGO
CHAMPION
„CHAMPION"
Miljony automobilistów na całym świecie używa świec Champion, uważając je za najbardziej ekonomiczne.
Na świecach Champion każdy silnik pracuje bardziej wydajnie i oszczędnie. TRWAŁOŚĆ świec Champion jest NIEZRÓWNANA Załóż natychmiast świece Champion a przekonasz się o ich wyższości, gdyż stwierdzisz, że silnik nabrał większej mocy i elastyczności, lepiej zapala i ZUŻYWA MNIEJ PALIWA. Nowe udoskonalone świece Champion są dlatego NAJTAŃSZE W UŻYCIU!



Zakł. Graf. Koziańskich w Warszawie